Amtsblatt

der k. k.

Reichshaupt- und Residenzstadt Wien.

Erscheint jeden Dienstag und Freitag abends.

Nr. 76. Freitag, den 22. September 1893. Jahrgang II.

Pränumerationspreise: Für Wien: ohne Zustellung ganzjährig 6 fl., halbjährig 3 fl. „ „ mit Zustellung ganzjährig 7 fl., halbjährig 3 fl. 50 kr. | Für die Provinz: ganzjährig 8 fl., halbjährig 4 fl.

Einzelnexemplare à 10 kr. im Redactionslocale im Rathhause.

Gemeinderath.

Sitzungen des Gemeinderathes.

Dienstag, den 26. September 1893, 1/2 5 Uhr nachmittags.
Freitag, den 29. September 1893, 1/2 5 Uhr nachmittags.

Stenographischer Bericht

über die **öffentliche** Sitzung des Gemeinderathes der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vom **19. September 1893** unter dem Vorsitze des Bürgermeisters Dr. Joh. Nep. Prix.

Bürgermeister Dr. Prix: Die Versammlung ist beschlussfähig, die Sitzung ist eröffnet.

1. Herr Gem.-Rath Gauguſch hat einen Urlaub bis Ende September erhalten. Herr Gem.-Rath Marecſch ersucht vom 19. September an um einen einmonatlichen Urlaub.

Keine Einwendung? (Niemand meldet sich.) Der Urlaub ist bewilligt.

2. Seine k. u. k. apostolische Majestät hat den allerunterthänigsten Dank der Stadtgemeinde Wien für die Anlage des Schönbrunner Vorparkes und für die Überlassung desselben zur allgemeinen Benützung huldvollst zur Allerhöchsten Kenntnis zu nehmen geruht.

Hievon ist die Verständigung erfolgt, welche zur Kenntnis genommen wird.

3. Das Comité des Andreas Hofer-Denkmales am Berg Isel ladet den Gemeinderath zur Enthüllungsfeier ein.

Dieser Einladung wird wohl der Gemeinderath mit Rücksicht darauf, dass es sich hier um ein österreichisch-patriotisches Fest handelt, in der Weise entsprechen, dass er vielleicht fünf Mitglieder als Deputation hinsendet, an deren Spitze ich mich zu stellen geneigt bin.

Die Herren werden wohl einverstanden sein, wenn ich sage, es mögen sich jene Herren, welche theilzunehmen wünschen, melden und es möge dem Präsidium überlassen werden, unter den sich Meldenden die Auswahl zu treffen. (Zustimmung.)

4. Das städtische Pädagogium feiert am 23. September d. J. um 6 Uhr abends das 25jährige Jubiläum seines Bestandes. Ich lade hiezu den verehrten Gemeinderath ein und bitte, die betreffenden Karten im Präsidium in Empfang zu nehmen.

5. In der letzten Sitzung wurde die Commission zur Prüfung der Rechnungsabschlüsse pro 1892 gewählt. Abgegeben wurden 84 Stimmen. Es entfielen auf

Herrn Gem.-Rath	Adam	83	Stimmen
„ „	Boſchan	83	„
„ „	Dr. Friedjung	82	„
„ „	Grünbeck Seb.	81	„
„ „	Hipp	82	„
„ „	Dr. Klotzberg	82	„
„ „	Dr. Kupka	83	„
„ „	Lang	81	„
„ „	Lukſch	83	„
„ „	Mayer K. M.	83	„
„ „	Dr. Nechansky	83	„
„ „	Dr. Prockſch	83	„
„ „	Röhrl	83	„
„ „	Steiner	82	„
„ „	Dr. Stern	82	„
„ „	Strobach	82	„
„ „	Trambauer	82	„
„ „	Weſſely Vincenz	82	„
„ „	Winter	83	„
„ „	Wünſch	83	„
„ „	Zweig	82	„

Diese Herren erscheinen daher in die Commission gewählt.

6. Ich habe die Ehre, eine Interpellation des Herrn Gem.-Rathes Djörup in Angelegenheit der Herstellung einer Communication zwischen der Kaiser Franz Josefs-Brücke und der Kaiser Franz Josefs-Jubiläums-Brücke im II. Bezirke zu beantworten.

Derzeit besteht als directe Verbindung zwischen den genannten Brücken nur die Forsthausgasse, welche nur ein privater Feldweg und deshalb auch nicht beleuchtet ist.

Es wird daher seit längerer Zeit die Herstellung neuer Communicationen angestrebt, welche aber bisher an den hohen Forderungen der Grundeigenthümer für benöthigte Gründe scheiterte. Anlässlich eines neuerlichen Offertes der Allgemeinen österreichischen Baugesellschaft hat das Stadtbauamt Alternativ-Projecte für diese Straßenanlage vorgelegt, welche im Laufe der nächsten Woche der commissionellen Behandlung unterzogen werden.

7. Über die Interpellation des Herrn Gem.-Rathes Jedlička, betreffend die Vergebung der Canal- und Senkgrubenräumung im XVIII. Bezirke, habe ich die Ehre, Folgendes mitzutheilen:

Bei der am 28. August 1893 wegen Vergebung der Canal- und Senkgrubenräumung im XVIII. Bezirke abgehaltenen Offertverhandlung kamen folgende vier als die günstigsten in Betracht:

1. Josef Schmatera, für die Räumung der Canäle des ganzen Bezirkes . . . . . 12.800 fl.
Einheitspreis für die Räumung der Senkgruben in der I. und II. Section des Bezirkes . . . . . 3 fl.

2. Schürr und Hoffinger, für die Räumung der Canäle der I. bis III. Section . . . . . 10.500 fl.
für die Räumung der Senkgruben in diesen Sectionen ein Einheitspreis von . . . . . 2 fl.

3. Anton Sederer, für die Räumung der Canäle in der I. bis III. Section . . . . . 10.690 fl.
für die Räumung der Senkgruben in diesen Sectionen ein Einheitspreis von . . . . . 2 fl. 20 kr.

4. Johann Pfeiffer, für die Räumung der Canäle in der
IV. Section . . . . . 1850 fl.
in der V. Section . . . . . 1000 „
für die Räumung der Senkgruben, Einheitspreise für die
IV. Section . . . . . 1 fl. 50 kr.
V. „ . . . . . 2 „ 20 „
VI. „ . . . . . 2 „ 60 „

Das Offert des Bestbieters Josef Schmatera enthielt somit keine Einheitspreise für die Senkgrubenräumung in der III. bis VI. Section und konnte aus diesem Grunde als unvollständig nicht berücksichtigt werden.

Das Offert der Unternehmer Schürr und Hoffinger, welches sich nur durch eine geringe Preisdifferenz von dem Offerte des bisherigen Contrahenten für Währing, Anton Sederer, unterscheidet, wurde übergangen, weil diese Offerenten noch nicht Contrahenten der Gemeinde waren und über ihre für einen so großen Bezirkstheil nothwendige Leistungsfähigkeit nichts bekannt war.

Der Stadtrath hat daher mit Beschluss vom 29. August 1893, Z. 6210, für die I. bis III. Section des XVIII. Bezirkes das Offert des bisherigen Contrahenten Anton Sederer angenommen, gemäß dem Antrage, welcher von der Offertverhandlungs-Commission und dem Magistrate gestellt wurde. Darüber, dass, wie der Herr Interpellant behauptet, gegen Anton Sederer während der Dauer des bisherigen Vertrages Beschwerden eingelaufen seien, ist weder dem Magistrate noch dem Stadtbauamte etwas bekannt.

Für die IV. bis VI. Section wurde das Offert des Johann Pfeiffer genehmigt.

Aus dieser Darstellung geht hervor, dass sich nach den angenommenen Anboten die Kosten der Canalräumung im XVIII. Bezirke auf jährlich 13.540 fl. stellen werden. Wenn man daher von der Unvollständigkeit des günstigsten Offertes absieht, so beträgt die Preisdifferenz zwischen dem Bestbote von 12.200 fl. und den angenommenen Offerten nicht, wie in der Interpellation behauptet wird, 1290 fl., sondern nur 740 fl.; dem steht aber gegenüber, dass die Einheitspreise für Senkgrubenräumung in den Sectionen I und II, in welchen Schmatera solche angegeben hat, um 80 kr. (per Cubikmeter) höher sind als die des Anton Sederer, ein Ersparnis, welches die Mehrkosten für die Räumung der Canäle weitaus aufwiegen wird.

Endlich hat Schmatera bisher nur die Räumung der Hauptcanäle in Gersthof besorgt, so dass über seine Leistungsfähigkeit für größere Arbeiten keine Erfahrungen vorliegen.

Ich ersuche, die Einläufe zu verlesen.

Schriftführer Gem.-Rath Dehm (liest):

8. Anfrage des **Gem.-Rathes Tomola:**

In der Stadtraths-Sitzung vom 27. Juli d. J. wurden nach Anhörung des Referenten Herrn St.-R. Dr. Vogler die Bürgerschullehrer-, beziehungsweise Bürgerschullehrerinnenstellen besetzt. In dem darauf bezüglichen Sitzungsberichte heißt es zum Schlusse: „Rücksichtlich der Bürgerschullehrerstelle, XVII., Kirchengasse 37, beantragt Referent, es sei mangels eines geeigneten Competenten eine neue Concursausschreibung vorzunehmen."

Es liegt mir vollständig fern, an der Richtigkeit dieser Behauptung zu zweifeln; da aber unter der Lehrerschaft bekannt ist, dass um die genannte Stelle 11 Bewerber eingeschritten sind, von denen mehrere mit „sehr gut" qualificiert sind und auf eine sechs- bis siebenjährige Dienstzeit zurückblicken,

so bitte ich den Herrn Bürgermeister zur Beruhigung der Lehrerschaft, welche doch nicht glauben soll, dass aus hinfälligen oder gar nichtigen Gründen eine Anstellung nicht vorgenommen worden ist, in dieser Sache um Aufklärung.

Bürgermeister: Ich werde diese Interpellation in der nächsten Sitzung beantworten.

Schriftführer Gem.-Rath Dehm (liest):

9. Interpellation des **Gem.-Rathes Büsch:**

Infolge des neuen Zubaues zu dem Schulgebäude im XII. Bezirke, Gaudenzdorf, Schönbrunner Hauptstraße 41, und den daraus erfolgten Adaptierungsarbeiten in den alten Schulgebäuden Nr. 39 und 41 sind gegenwärtig noch Schlosser, Tischler, Anstreicher, Wasser- und Gas-Installateure bei Tag und Nacht vollauf beschäftigt; die Maurer arbeiten noch an Verputzungen und am Weißen der ganzen Schulgebäude; Thüren und Fenster, sowie mehrere Schulzimmer sind vom bespritzten Kalk und Staub noch nicht vollkommen gereinigt, und die neuen Schulbänke sind in mehreren Classen noch ausständig. Es herrscht hier noch ein lebhaftes Baugetümmel, in welches die Kinder, die zum Schulbesuche hinkommen, sich mengen.

In Anbetracht, dass bei einem solchen Baugetümmel ein Unglücksfall ein die Schule besuchendes Kind sehr leicht treffen könnte, ohne jemanden hiefür verantwortlich machen zu können, die Schulkinder in einem gesundheitsschädlichen, staubgeschwängerten Schulzimmer sitzen müssten, und in Anbetracht, dass in den vier neu erbauten Schulzimmern und in dem Turnsaale, deren Wände erst vor Tagen angemaltert wurden, ein jetzt abzuhaltender Schulunterricht der Gesundheit der Kinder — hier der Mädchen — durchaus nicht zuträglich sein kann, erlaube ich mir an den Herrn Bürgermeister die Anfrage zu richten,

ob es demselben nicht dringend nothwendig scheint, zu veranlassen, dass der Schulunterricht in diesem Gebäude bis zur Vollendung aller noch ausstehenden Arbeiten sistiert werde? ferner dass

in dem neu erbauten Schultracte der Unterricht erst dann ertheilt werde, wenn durch fleißiges Heizen die Räumlichkeiten ausgetrocknet sein werden?

Bürgermeister: Ich werde diese Interpellation in der nächsten Sitzung beantworten.

Schriftführer Gem.-Rath Dehm (liest):

10. Interpellation des **Gem.-Rathes Eigner**:

Indem der Vertrag der Straßenreinigung des XVII. Bezirkes mit dem Gemeindefuhrwerksbesitzer Herrn Johann Rousseau bis Ende October 1893 abläuft und dann die Commune Wien die Straßenreinigung im XVII. Bezirke in eigene Regie übernimmt und die projectierten Magazinsgebäude auf den Bauplätzen in der Rötzergasse, Rosensteingasse, Gschwandnergasse und Ecke der Karlsgasse für die Unterbringung der Schneepflüge, Kehrmaschinen, Werkzeuge 2c. zu erbauen sind, aber bis heute damit noch nicht begonnen wurde, so erlaube ich mir an den Herrn Bürgermeister die Anfrage zu richten:

wann eigentlich mit dem Baue begonnen werden soll, indem nur mehr 40 Tage Zeit ist, die Magazinsgebäude fertigzustellen?

Bürgermeister: Ich werde diese Interpellation in der nächsten Sitzung beantworten.

Schriftführer Gem.-Rath Dehm (liest):

11. Antrag des **Gem.-Rathes Buschan:**

Obwohl bei den gelegentlich der Ausführung von Canalbauten sowie bei Legung von Gas- und Wasserleitungsrohren 2c. erforderlichen Erdaushebungen bei Eintritt der Dunkelheit zum Schutze der Passanten Ollämpchen angebracht sind, erweisen sich dieselben infolge ihrer geringen Leuchtkraft, die nur zu häufig durch die meist schmutzigen Gläser noch bedeutend vermindert wird, als in hohem Grade unzureichend.

So lange in den Straßen sämmtliche Gasflammen brennen, geht es noch an. Wenn aber nach Mitternacht die halbnächtigen Flammen ausgelöscht werden, wird es oft gefahrvoll, solche Stellen zu passieren und gilt dies besonders von den Vororten, wo die Zahl der ganznächtigen Gasflammen ohnehin eine unzureichende genannt werden muss.

Um nun jenen Theil der Bevölkerung, welcher gezwungen ist, nach Mitternacht solche Straßen zu passieren, vor eventuellen Unglücksfällen in dieser Hinsicht zu bewahren, stellt der Gefertigte den Antrag:

Es seien in jenen Straßen, wo größere Erdaushebungen erforderlich sind, auf die Dauer dieser Arbeiten auch die halbnächtigen Gasflammen die ganze Nacht hindurch brennen zu lassen.

Bürgermeister: An den Stadtrath.

Schriftführer Gem.-Rath Dehm (liest):

12. Antrag des **Gem.-Rathes Trambauer:**

Das Rohrnetz der Kaiser Franz Josef-Hochquellenleitung im X. Bezirke reicht nur bis zur Gellertgasse; von dieser Gasse bis zur alten Gemeindegrenze entbehren die Bewohner dieses Bezirkstheiles den Genuss des Hochquellenwassers, trotzdem sie dieselben Lasten zu tragen haben, wie in anderen Bezirken.

Ich stelle demgemäß den Antrag:

Der löbliche Gemeinderath beschließe, es sei den Bewohnern in dem Bezirkstheile, wo die Hochquellenleitung nicht eingeleitet ist, das Wasser täglich zweimal zuzuführen.

Bürgermeister: An den Stadtrath.

Schriftführer Gem.-Rath Dehm (liest):

13. Antrag des **Gem.-Rathes Scheidl:**

Am Lerchenfeldergürtel, der bereits vollständig verbaut ist, befinden sich noch immer auf den der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft gehörigen Spiegelgründen eine Menge halbverfallener Holzbaracken, Schupfen und ein im hohen Grade verwahrloster Garten.

Nachdem diese Objecte zu den sich zu beiden Seiten des Gürtels erhebenden, oft mit großem Luxus errichteten Neubauten in grellem Widerspruche stehen und überdies von arbeitsscheuen und obdachlosen Individuen gerne als Schlupfwinkel benützt werden, stellt der Gefertigte den Antrag:

Die auf den Spiegelgründen des Lerchenfeldergürtels im XVI. Bezirke ohnehin in verwahrlostem Zustande befindlichen Objecte seien in kürzester Zeit zu entfernen.

Bürgermeister: An den Stadtrath.

Schriftführer Gem.-Rath Dehm (liest):

14. Antrag des **Gem.-Rathes Röhrl:**

In Anbetracht der Nothwendigkeit und aus Verkehrsrücksichten, dass die Gebietstheile Wiens: Meidling, Sechshaus und Gumpendorf mit der Inneren Stadt durch eine directe Tramwaylinie verbunden werden, stellt Gefertigter folgenden Antrag:

Es sei dahin zu wirken, dass von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft die Strecke Meidling-Schönbrunnerthor — Tegetthoffstraße — Rauchfangkehrergasse — Ullmannstraße — Mollardgasse — Wienstraße — Magdalenenstraße — Operngasse und Neuer Markt als Kopfstation ehestens fertiggestellt werde.

Bürgermeister: An den Stadtrath. — Wir schreiten zur Tagesordnung. Ich ersuche den Herrn Gem.-Rath Dr. Hackenberg zum Referate.

15. Referent Gem.-Rath Dr. Hackenberg: Ich habe die Ehre, zur Vorlage Nr. 165, welche sich in den Händen der verehrten Herren Collegen befindet, zu referieren. Dieselbe betrifft den Entwurf eines Vertrages zwischen der Gemeinde Wien und der Bauunternehmung Ritschl & Cie. in Betreff der Bewilligung zur Benützung städtischer Straßen zur Herstellung einer elektrischen Bahn von Wien, von der Verbindungsbahn ausgehend, nach Kagran. Wie sich die Herren erinnern werden, ist der Gegenstand nicht ganz neu. Ich hatte vor ungefähr einem Jahre die Ehre, in derselben Angelegenheit hier zu stehen und zu referieren. Die Sache wurde damals, insbesondere wegen verschiedener Unklarheiten in der Vorlage, abgelehnt und hat sich inzwischen verzögert bis auf die allerjüngste Zeit. Die Bauunternehmung ist um die Concession eingeschritten und für den 23. d. M. ist die Commission zum Zwecke der Tracenrevision angeordnet worden.

Es handelt sich nunmehr um eine Linie, die gegenüber dem Projecte, welches im vorigen Jahre im Gemeinderathe vorgelegt wurde, eine kleine Divergenz enthält. Die Linie ist dadurch etwas länger geworden, dass sie weiter gegen Kagran vorgeschoben worden ist und dass die Anfangsstation nicht, wie in dem im vorigen Jahre vorgelegenen Projecte, diesseits der Verbindungsbahn gegen den Praterstern in der Nähe des Weges, der zur Rudolfsbrücke führt, gelegen ist, sondern jenseits der Verbindungsbahn auf den hof-ärarischen Gründen in der Nähe des Circus Busch. Die Bahnlänge beträgt netto 5 km. Die Trace der Bahn geht, wie gesagt, von den hof-ärarischen Gründen in der Nähe des Circus Busch aus, führt über die Kronprinz Rudolfstraße und im Péageverhältnisse mit Benützung der Geleise der Tramway-Gesellschaft über die Kronprinz Rudolfsbrücke, dann auf der Reichsstraße, und zwar auf deren linken Seite bis unmittelbar vor Kagran. In der Trace ist aber auch das alte Donaubett zu übersetzen. Ursprünglich hatte die Unternehmung projectiert, diesen Theil des alten Donaubettes mittels einer Dammschüttung vollständig zu verlegen. Im Laufe des heurigen Jahres hat eine Commission stattgefunden und haben sich alle maßgebenden Factoren dagegen ausgesprochen, dass diese Verschüttung platzgreife.

Es wird sich daher die Nothwendigkeit ergeben, dieses alte Donaubett an dem betreffenden Theile zu überbrücken.

Die Neigungsverhältnisse der Bahn sind außerordentlich gering. Ungefähr die Hälfte der ganzen Bahn verläuft unter einer Steigung von 10 Percent, ein geringer Theil über 10 Percent, und übersteigt die Neigung niemals ein Verhältnis von 15 Percent.

Die Richtung ist fast durchwegs eine geradlinige.

Es ist eine größere Anzahl von Stationen und Ausweichen projectiert, wie sie der Verkehr nach den anderen Verkehrsrouten und den umliegenden Orten erfordern wird. Die Centralstation selbst ist in Kagran projectiert.

Der Betrieb soll mittels elektrischer Kraft stattfinden, und zwar ist geplant, eine oberirdische Leitung aus dem Grunde, weil dieselbe viel weniger Kosten erfordert, als eine unterirdische Leitung, ungefähr um 30.000 fl. per Kilometer weniger; weil eine oberirdische Leitung viel weniger Unterbrechungen erfährt als eine unterirdische Leitung; weil endlich die unterirdische Leitung eine

Menge anderer Übelstände, wie sie namentlich auch in Budapest zutage getreten sind, besitzt, als Kurzschließungen mit Kraftverlust, Erzeugung von Sumpfgasen in den Leitungscanälen ꝛc.; bei Vornahme von Reparaturen ist es in Pest wiederholt vorgekommen, dass Arbeiter durch den elektrischen Strom getödtet wurden. Mit Rücksicht darauf, dass die ganze Bahnanlage durch einen wenig besiedelten Theil der Stadt und größtentheils durch ländliches Gebiet geht, ist es gar nicht nothwendig, dass eine unterirdische Leitung platzgreift. Übrigens ist in dem Ihnen vorliegenden Vertrage vorgesehen, dass für bestimmte vorausgesehene Fälle die Gemeindevertretung auch das Recht besitzt, die Herstellung einer unterirdischen Leitung zu verlangen.

Die Unternehmung hat, bevor sie an die Ausarbeitung des ganzen Projectes gegangen ist, durch Erhebungen sicherzustellen gesucht, wie groß der Verkehr ist, und hat auf diese ihre Erhebungen das ganze Project basiert.

Es ist eine Maximal-Leistung der Beförderung von circa 15.000 Personen täglich und eine Minimal-Leistung von 2000 Personen in Aussicht genommen. Diese Maximal-Leistung könnte mit neun Motorenwagen und elf Beiwagen erstellt werden; der Motorenwagen würde nach Erfordernis einen oder zwei Beiwagen erhalten. Da die ganze Bahnanlage nicht bloß für die Personen-Beförderung, sondern auch für kleine Güterbeförderungen bestimmt ist, werden auch Frachtenwagen beigegeben werden. Infolge dessen ist im Tarife sowohl für die Personen- als auch für die Frachtenbeförderung vorgesehen worden.

Die Gemeinde interessiert im vorliegenden Falle in erster Linie die Straßenbenützung, Sicherung des städtischen Eigenthums, der Gebüren für die Straßenbenützung ein eventuelles Heimfallsrecht und jene Bestimmungen, welche für den Fall getroffen werden sollen, als die Gesellschaft ihren Verbindlichkeiten nicht nachkommen sollte. Sie finden in dem Vertrage insbesondere, dass auch eine Ausgestaltung dieser Linie Wien—Kagran stattfinden soll, und zwar eine Ausgestaltung in mehrfacher Richtung; eine Ausgestaltung in erster Linie ausgehend von der Schüttaustraße über die Kaisermühlen nach Stadlau, dann von der Kronprinz Rudolfstraße, nach beiden Richtungen hin abzweigend, an die beiden benachbarten Bezirke; das wäre der II., III. und eventuell der IX. Bezirk, eine Linie nach Leopoldau und eine Linie nach Enzersdorf, Linien, welche zum größeren Theile nicht auf städtischem Grunde sind.

Die Unternehmung hat insbesondere eine Linie, abzweigend nach links von der Kronprinz Rudolfstraße im II. Bezirke bis zur Nähe der Stephaniebrücke oder über dieselbe hinaus bis zur Inneren Stadt in Aussicht genommen. Dadurch würde das Unternehmen erst lebensfähig werden, und es würde dadurch ein Concurrenz-Unternehmen für die daselbst befindlichen Transport-Unternehmungen, für die Tramway-Gesellschaft und die Dampftramway Krauß & Cie. geschaffen werden.

Was nun die Gebüren für die Benützung des städtischen Grundes anbelangt, so bitte ich bei der hiefür festgesetzten Höhe in Rücksicht zu ziehen, dass es sich um ein Terrain handelt, welches wenig besiedelt ist; infolge dessen sind die Gebüren entsprechend niedrig. Insbesondere ist die Gebür für die Benützung der Péagestrecke eine verhältnismäßig geringe. Die Herren werden sich aus den Erörterungen im August des vorigen Jahres noch erinnern, dass die Unternehmung ursprünglich geplant hatte, eine eigene Linie durch die Kronprinz Rudolfstraße auf der linken Seite zu erbauen, dass aber damals schon die gewichtigsten Bedenken gegen den Plan insbesondere mit Rücksicht darauf erhoben wurden, dass eine Linie der Stadtbahn gleichfalls durch die Kronprinz Rudolfstraße gehen würde, so dass nicht weniger als drei Eisenbahn-Unternehmungen in dieselbe Straße ihre Linien einlegen würden, was bei dem enormen Wagen- und Personenverkehre in dieser Straße und bei der geringen Breite derselben zu den größten und gewichtigsten Bedenken Anlass gibt. Die Commission, welche damals stattgefunden hat, hat auch diese Thatsachen constatiert, insbesondere den enormen Frachtenverkehr, der durch diese Straße führt. Es wurde daher der Unternehmung von vornherein nahegelegt, dass sie darauf Wert lege, sich sobald als möglich mit der Tramway-Gesellschaft bezüglich des Péageverkehres auf der Kronprinz Rudolfstraße zu vereinigen. Nach längeren Verhandlungen hat auch thatsächlich eine Vereinigung und der Vertragsabschluss zwischen Ritschl & Cie. und der Tramway-Gesellschaft stattgefunden, und die Unternehmung ist darnach verpflichtet, jährlich ein Entgelt von 3000 fl. an die Tramway-Gesellschaft zu bezahlen. Der Vertrag ist übrigens beiderseits halbjährig kündbar, ebenso ist in dem Vertrage vorausgesehen, dass auf Verlangen der Gemeinde dieser Vertrag zwischen der Tramway-Gesellschaft und Ritschl & Cie. halbjährig gekündigt wird. Für diesen Fall müsste natürlich, wenn das Unternehmen nicht vollständig lahmgelegt werden soll, in anderer Weise Vorsorge getroffen werden, dass der Betrieb der neuen Tramway durch die Kronprinz Rudolfstraße stattfinden könne.

Was die Frage, die hier eine gewisse Rolle spielt, die Frage des Heimfallrechtes anbelangt, so erlaube ich mir darüber Folgendes mitzutheilen:

Die Herren werden sich zu erinnern wissen, dass unter gewissen Voraussetzungen der Heimfall der Tramway an die Gemeinde Wien stattfindet. Die hier vom Staate zu ertheilende Concession wird unzweifelhaft nach dem Localbahngesetze ertheilt werden, was daraus hervorgeht, dass der Staat bereits einem Bauunternehmer in Prag eine Concession für eine elektrische Bahn dort ertheilt hat, und es lässt sich annehmen, dass im allgemeinen die Bedingungen der Concessionsertheilung für diese Strecken keine anderen sein dürften als in Prag. In dieser Prager Concession hat sich nun der Staat das Heimfallrecht ausdrücklich vorbehalten. Wenn nun aber der Staat das auf Grund des Gesetzes thut, ist die Gemeinde nicht in der Lage, das Heimfallrecht zu beanspruchen, weil wir sonst mit den aus dem Gesetze hervorgehenden Rechte des Staates in Collision kommen würden.

Würden wir daher — die Gemeinde Wien — das Heimfallrecht beanspruchen, so würde es nur dazu kommen, dass das Unternehmen überhaupt nicht ausgeführt werden könnte. Nun ist ja das vorliegende Unternehmen unzweifelhaft im Interesse des öffentlichen Verkehres, insbesondere für den II. Bezirk, und im Interesse der Approvisionierung von Wien gelegen.

Ich glaube daher und der Stadtrath war derselben Meinung, dass die Gemeinde Wien nicht eine Bedingung stellen solle, welche möglicherweise das Scheitern des ganzen Unternehmens zur Folge hat.

Die Herren finden in dem vorliegenden Vertrage — es ist dies der § 40 — eine ganze Reihe von Bestimmungen, die bezwecken, eine genaue Einhaltung des Vertrages zu erzwingen, und die die Folge haben, dass, wenn die Vertragsbestimmungen nach verschiedenen Richtungen nicht eingehalten werden, der Vertrag sofort erlöschen würde. Ich anerkenne, dass das ziemlich weitgehende und für eine Unternehmung sehr harte Bestimmungen

sind, weil die Unternehmung in gewisser Weise immer auf das Wohlwollen der Gemeinde Wien angewiesen ist. Sie finden unter anderem die Bestimmung, dass, wenn der Betrieb drei Tage in einem Monate unterbrochen ist, der Vertrag erlischt, dass, wenn gewisse Verpflichtungen, welche die Unternehmung übernommen hat, innerhalb acht Tagen nicht erfüllt werden, der Vertrag erlischt — und so eine Reihe anderer Bestimmungen.

Es sind Bestimmungen, die in gar keinem der bisherigen, mit anderen Transport-Unternehmungen abgeschlossenen Verträge vorkommen. Sie kommen das erstemal in diesem Vertrage vor. Es wäre meines Erachtens ganz außerordentlich zweckmäßig gewesen, wenn wir insbesondere in der Lage gewesen wären, seinerzeit gegenüber der Tramway-Gesellschaft ähnliche Bestimmungen durchzusetzen, wie es hier der Fall gewesen ist.

Die Verpflichtungen, die die Unternehmung der Gemeinde gegenüber auf sich genommen hat, sind im Allgemeinen sehr weitgehender Natur, und ich glaube die Herren werden im Allgemeinen den Eindruck gewonnen haben, dass der Stadtrath bemüht war, die Interessen der Gemeinde in weitestgehender Weise gegenüber der Unternehmung zu wahren.

Ich möchte dabei noch bemerken, dass das Recht der Straßenbenützung in verschiedener Dauer festgesetzt ist, je nachdem es sich um die Straßenbenützung für die Péagestrecke oder um die Straßenbenützung für die übrigen Theile der Straße handelt.

Der mit der Tramway-Gesellschaft abgeschlossene Vertrag bezüglich der Straßenbenützung endet am 31. December 1925; es war daher nothwendig, dass unter allen Umständen das Recht zur Straßenbenützung bezüglich der Péagestrecke an diesem Tage endet. Im Übrigen haben wir geglaubt, die Straßenbenützung in der concessionsmäßigen Dauer festsetzen zu sollen, vorausgesetzt, dass diese Concession nicht länger als auf 50 Jahre ertheilt wird. Wenn eine Analogie mit der Prager Concession gestattet ist, so dürfte voraussichtlich der Staat dem Unternehmen eine viel längere Concessionsdauer zugestehen.

Der Prager Vertrag räumt eine Dauer vom Februar 1893 bis 1. August 1965 ein. Ich bitte Sie nun, in die Berathung dieses Gegenstandes einzutreten und dem Ihnen vom Stadtrathe vorgelegten Entwurfe Ihre Genehmigung zu ertheilen.

Bürgermeister: Ich eröffne die General-Debatte.

Das Wort hat Herr Gem.-Rath Dr. Linke.

Gem.-Rath Dr. Linke: Was den Vertrag anbelangt, so habe ich gestaunt, als ich denselben durchlas, dass endlich einmal ein Elaborat zustande gekommen ist, durch welches eine Unternehmung nach allen Richtungen gebunden, ja geradezu geschnürt wird, und zwar in so eminentem Interesse der Gemeinde, dass ich bedauern muss, dass nicht auch mit anderen Unternehmen, insbesondere mit der Gasgesellschaft und Wiener Tramway, so bindende Verträge abgeschlossen wurden.

Ich habe mich auch gewundert, dass sich ein Unternehmer fand, welcher gerade in dieser Richtung, nach Kagran, eine elektrische Bahn zu bauen beabsichtigt.

Man muss doch berücksichtigen, dass Kagran nur 188 Häuser hat. Wenn also auch noch andere Verbindungen hergestellt werden, so nach Leopoldau, welches 179 Häuser zählt, Lang-Enzersdorf mit 250 Häusern, Aspang .....

Referent: Ich bitte, es sind einige Druckfehler vorhanden. Ich bemerke im Vorhinein, dass es hier statt „Aspang" „Aspern" heißen muss.

Gem.-Rath Dr. Linke: ... also Aspern mit 130 Häusern — so sind dies doch lauter kleine Ortschaften, zu welchen die elektrische Bahn hinführen wird. Bei unserer Verkehrs-Misère wäre es aber sehr zu wünschen, wenn mit allen solchen Unternehmungen, welche sich an die Gemeinde wenden, derartige Verträge geschlossen würden. Es wäre bei unserer Tramway-Misère vielleicht nothwendig, eine elektrische Bahn dort herzustellen, wo das allergrößte Bedürfnis darnach ist, und da sehe ich mich insbesondere veranlasst, jetzt das Wort zu ergreifen, weil ich schon wiederholt, seitdem ich die Ehre habe, dem Gemeinderathe anzugehören, in Anträgen und Interpellationen auf die Tramway-Misère im XI. Bezirke hingewiesen habe.

In der Enquête, welche vor kurzem bei der hohen k. k. Statthalterei tagte, ist unser Bezirk ganz übergangen worden, und jetzt zu Allerheiligen und Allerseelen wird man wieder sehen, in welcher scandalösen Weise sich der Verkehr dort abspielen wird. Ich ersuche die Herren, sich davon zu überzeugen, Sie werden sehen, wie das Publicum selbst bemüssigt sein wird, die Tramway-Wagen statt der Pferde zu schieben; eine Überfüllung wird auf der ganzen Route stattfinden. Wenn daher nach dieser Richtung eine elektrische Bahn hergestellt würde, so würde sie sich gewiss rentieren, ob sich aber eine solche Bahn nach Kagran rentiert, weiß ich nicht. Gewiss sind die vorsichtigen Bemerkungen, welche hier zu Gunsten der Gemeinde ausgesprochen werden, meines Erachtens sehr sanguinisch, denn wenn man wie der Stadtrath annimmt, das Unternehmen werde bei dieser Strecke 8 bis 9 Percent Reingewinn haben, so wird man sich gehörig täuschen. In Budapest ist die elektrische Bahn gewiss rentabel, sie kann uns für unsere künftigen Anlagen dieser Art immerhin als Muster dienen und rentiert sich auch viel besser als die Pferdebahn. Sie trägt immerhin noch keine 6 Percent, aber von 9 Percent kann hier keine Rede sein. Ich habe mich zum Worte gemeldet, nicht vielleicht um gegen die Vorlage zu sprechen, denn wie ich vom Herrn Referenten gehört habe, ist vom hohen Handelsministerium die Concession ertheilt worden.

Referent: Bitte, das ist ein Missverständnis. Die Concession wird erst ertheilt werden.

Gem.-Rath Dr. Linke: ..... Sie wird also erst ertheilt werden. Aber meine Aufgabe und Pflicht als Vertreter des XI. Bezirkes ist es, darauf hinzuweisen, dass jede derartige Unternehmung aufmerksam gemacht werde auf jene Richtungen, in welchen überhaupt die Anlage von elektrischen Eisenbahnen ein Bedürfnis ist, was insbesondere für den XI. Bezirk, aber auch in allen anderen Bezirken der Fall ist. Nur dadurch wird es möglich sein, dass die Wiener Tramway-Gesellschaft sich endlich einmal entschließe, aus Furcht vor der Concurrenz selbst derartige Reformen einzuführen, denn was unseren Bezirk anbelangt, so wäre es möglich, eine elektrische Parallelbahn neben der Pferdebahn herzustellen, und zwar dort, wo die Lorenzstraße am Canal eröffnet ist.

Wenn der Unternehmung Ritschl nahegelegt würde, dass hier ein Bedürfnis vorhanden ist, so glaube ich, würde auch die Wiener Tramway-Gesellschaft beizeiten selbst zur Einsicht gelangen und würde selbst eine Bahn dort herstellen.

Indem ich mir erlaube, darauf hinzuweisen, sehe ich mich veranlasst, noch die Bitte zu stellen, dass der Unternehmung nahegelegt werde, nicht bloß, wie es im § 6 heißt, „abzweigend Querlinien nach links und rechts" in die anderen Bezirke, sondern überhaupt in die anderen Bezirke der Großcommune Wien, und zwar

soweit es überhaupt die Raumverhältnisse gestatten, insbesondere im XI. Bezirke solche Linien anzulegen.

Gem.-Rath Tagleicht: Ich nehme gerne davon Kenntnis, dass der geehrte Herr Vorredner von seinem Standpunkte gegen die Bewilligung des Ansuchens nichts einzuwenden hat. Die Wünsche, welche er für den XI. Bezirk ausgesprochen, sind gewiss zu beachten und werden ja gelegentlich Anlass zu einer Besprechung hier geben.

Ich möchte nur zu Gunsten des Referenten-Antrages weniges anführen. Diese Bahn ist bekanntlich die erste elektrische Bahn, welche in Wien errichtet werden soll. Dass sie im II. Bezirke errichtet wird, soll nicht allein die Ursache sein, dass ich mich zu Gunsten dieser Bahn äußere, sondern ich betrachte diese Bahn als eine Einfahrt in die Stadt Wien aus dem jenseitigen Donaugebiete, aus einem Gebiete, wo bekanntlich sehr viel an Gemüsen produciert wird. Die Bahn ist daher geeignet, der Approvisionierung Wiens nützlich zu sein. Die Vortheile für die Stadt, welche in dem Vorschlage niedergelegt sind, sind in der That so wichtige, dass darüber wohl kaum ein Einwand erhoben werden wird.

Ich ersuche daher, in die Special-Debatte einzugehen.

Bürgermeister: Wünscht noch jemand das Wort? (Niemand meldet sich.) Die General-Debatte ist geschlossen.

Referent: Ich habe nichts zu bemerken.

Bürgermeister: Wir gehen zur Special-Debatte über.

Gem.-Rath Gregorig: Ich habe mir für die General-Debatte das Wort erbeten.

Bürgermeister: Das hat mir niemand angezeigt. Die General-Debatte ist geschlossen. Ich bitte sehr um Entschuldigung, dass ich Ihnen in der General-Debatte nicht mehr das Wort ertheilen kann.

Gem.-Rath Gregorig: Ich war der Meinung, dass mich die Herren Schriftführer gesehen haben.

Bürgermeister: Ich würde mir erlauben, folgenden Vorschlag zu machen: Ich werde die einzelnen Paragraphe aufrufen, und wenn einer der Herren das Wort wünscht, bitte ich, sich zu melden; wenn sich niemand meldet, nehme ich an, dass der betreffende Paragraph angenommen erscheint. (Zustimmung.)

Gem.-Rath Gregorig: Sehr geehrte Herren! Wir haben diese Vorlage gestern bekommen. Ich war gestern zufällig nicht in Wien und konnte die Vorlage nicht studieren. Heute vormittags war ich in einer anderen Angelegenheit thätig und es ist absolut unmöglich, in ein paar Stunden sich über einen so wichtigen Vertrag klar zu werden. (Widerspruch rechts.) Die Herren drüben verstehen das vielleicht besser; meinem bescheidenen Verstande aber ist das nicht möglich, innerhalb der zwei Tage oder der zwölf Stunden, seit wir den Antrag bekommen haben. Ich habe daher in der General-Debatte sprechen wollen, die Herren Schriftführer haben mich nicht gesehen, ich kann nichts dafür.

Jetzt sollen wir einer ganz einfachen Nummernverlesung zustimmen, ohne dass jemand den Antrag genau studiert hat. Damit kann ich mich nicht einverstanden erklären. Ich bitte, wenigstens den ganzen Vertrag zu verlesen.

Bürgermeister: Ich habe den Vorschlag gemacht, dass ich nur die Nummern der Paragraphe bezeichne und dass, wenn einer der Herren zu einem Paragraphen zu sprechen wünscht, er sich meldet. Herr Gem.-Rath Gregorig wünscht, dass die einzelnen Paragraphe verlesen werden. Ich werde darüber das Haus befragen. Ich bitte jene Herren, welche mit dem Antrage des Herrn Gem.-Rathes Gregorig einverstanden sind, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Ist die Minderheit, abgelehnt. Wer wünscht noch zu § 1 das Wort? (Gem.-Rath K. J. Müller meldet sich.) Herr Gem.-Rath K. J. Müller hat das Wort.

Gem.-Rath K. J. Müller: § 1 handelt von der Trace im allgemeinen. Es ist hier gesagt, dass die Kopfstation hinter dem Viaduct liegt, eine große Strecke vom Viaduct abwärts. Wenn die Bahn für die Bevölkerung und nicht nur für den Bezirk einen Wert haben soll, wäre es jedenfalls wünschenswert, wenn die Kopfstation nicht unterhalb des Viaductes, sondern oberhalb desselben, nämlich am Praterstern selbst, liegen würde. Der Verkehr unterhalb des Viaductes ist für das Publicum sehr gefährlich. Wenn Sie den Transport von Kohlen- und Eiswagen 2c. betrachten, so werden Sie sehen, dass es für das Publicum jedenfalls kein Vortheil ist und die Bahn ihre Rechnung gewiss nicht finden wird.

Ich habe einen Antrag eingebracht, es möge die Kopfstation auf den Praterstern verlegt werden, nachdem die Tramway-Gesellschaft die Absicht hat, ihre Geleise in diese Strecke zu verlegen. Der Antrag wurde abgelehnt. Hier ist neuerdings Gelegenheit gegeben, der Tramway-Gesellschaft Concurrenz zu bieten. Die Concurrenz wird aber dann erst eine wirkliche werden, wenn die Bahn benützt werden kann. Diejenigen, welche die neue Bahn benützen wollen, sind gezwungen, die Tramway zu benützen, weil sie bis dahin nicht zu Fuß gehen können. Wenn die Kopfstation sich am Praterstern befindet, ist die Möglichkeit vorhanden, die Bahn in den Bezirk, dann in die anderen Bezirke zu führen. Das ist die einzige Möglichkeit, die Bahn hereinzubringen. Sämmtliche Straßen in den Prater sind mit den Geleisen der Tramway verlegt. Die Herren wissen ganz gut, dass der Vertrag der Gemeinde mit der Tramway eine Bestimmung enthält, wonach in den Straßen, wo die Schienen der Tramway-Gesellschaft liegen, keine fremde Gesellschaft den Verkehr vermitteln darf, außer wenn sie die Tramwaygeleise benützt, und auch das gilt nur für eine Strecke von 200 m. Hier besteht aber ein Péagevertrag und die Tramway kann der neuen Bahn denselben halbjährig künden.

An dem Verkehr der Strecke von der Kronprinz Rudolfsbrücke abwärts ist keine Gesellschaft interessiert. Die Gesellschaft hat aber das Interesse, mit ihrer Linie nach Wien hereinzukommen. Wenn die Kopfstation hinter dem Viaducte ist, ist das nicht möglich. Die Herren, welche die Situation kennen, werden es bestätigen. Gehen Sie an einem Vormittag hin, oder wann Sie wollen, es ist geradezu mit Lebensgefahr verbunden, zu dieser Kopfstation zu gelangen. Es wurde gesagt, es sei nicht möglich, die Sache zu ändern, weil der Grund nicht uns gehöre. Ich hätte gewünscht, dass von Seite des geehrten Präsidiums in dieser Sache beim hohen k. k. Obersthofmeisteramte in dieser Angelegenheit Schritte gemacht worden wären, um die Genehmigung hiezu zu erlangen.

Ich erlaube mir den Antrag zu stellen: Der Herr Bürgermeister wird gebeten, seinen Einfluss dahin geltend zu machen, dass die Kopfstation nicht unterhalb des Viaductes, sondern an den Praterstern verlegt werde.

Bürgermeister: Wünscht noch jemand das Wort? (Niemand meldet sich.) Es ist nicht der Fall; die Debatte ist geschlossen, der Herr Referent hat das Schlusswort.

Referent (zum Schlusswort): Ich persönlich kann nur mein Bedauern aussprechen, dass es nicht gelungen ist, das Oberstehofmeisteramt dazu zu bewegen, ein Grundstück auf einer Wiese in der Nähe des Pratersterns zum Zwecke der Anlage einer Station einzuräumen. Thatsächlich wäre dann die elektrische Bahn, die her-

gestellt werden soll, eine Concurrenzbahn für die Tramway-Gesellschaft und es wäre dem Publicum leichter gewesen, sich auf die Bahn zu begeben. Nachdem aber schon bei der Commission im August v. J. der Vertreter des Obersthofmeisteramtes entschieden Stellung gegen die Bewilligung eines Grundes genommen hat, so blieb der Unternehmung nichts anderes übrig, als die Anfangsstation jenseits der Verbindungsbahn zu verlegen auf ein, wie ich anerkenne, ziemlich ungünstiges Terrain, nämlich in den Schacht zwischen der Verbindungsbahn und dem Circus Busch. Wie die Verhältnisse liegen, ist das Mögliche geschehen. Ich glaube übrigens, dass es der Unternehmung möglich sein wird, auch in einer anderen Weise in die Stadt hineinzukommen, und das ist auch geplant, und zwar durch die Kronprinz Rudolfstraße mit Umfahrung des Nordbahnhofes in den II. Bezirk hinein. Das ist der Gedanke der Unternehmung. Nachdem etwas anderes nicht möglich ist, bitte ich, den Antrag des Stadtrathes anzunehmen.

Bürgermeister: Gegen § 1 ist eine Einwendung nicht erhoben worden. Ich erkläre denselben für angenommen.

Herr Gem.-Rath K. J. Müller hat den Antrag gestellt, der Bürgermeister werde ersucht, dahin zu wirken, dass die Kopfstation auf den Praterstern verlegt werde.

Ich bitte jene Herren, welche damit einverstanden sind, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Der Antrag ist angenommen.

§ 2! Keine Einwendung? (Niemand meldet sich.) Angenommen.

§ 3.

Referent: Zu § 3 bitte ich nur um eine Druckfehlerberichtigung. Im § 3 heißt es im Schlusssatze: „bis der Betrieb einer der im § 5, Punkt 2, bezeichneten beiden Zweigstrecken eröffnet wird." Da soll es richtig heißen: „bis der Betrieb einer der im § 6, Punkt 1, bezeichneten beiden Zweigstrecken eröffnet wird."

Bürgermeister: Keine Einwendung? (Niemand meldet sich.) Angenommen.

§ 4.

Keine Einwendung? (Niemand meldet sich.) Angenommen.

§ 5.

Referent: Der § 5 enthält zwei evidente Druckfehler. Da heißt es einmal: „Stadlau, Aspang", richtig soll es heißen: „Aspern". Am Schlusse dieses Satzes heißt es wieder: „mit Benützung der nach Stadlau führenden Aspanger Landstraße"; auch hier soll es selbstverständlich heißen: „Asperner Landstraße".

Gem.-Rath Bärtl: Im § 5 wird die Unternehmung verpflichtet, eine Linie von der Schüttaustraße über Kaisermühlen nach Stadlau, Aspern herzustellen und in Betrieb zu setzen, und zwar die Theilstrecke dieser Linie bis zum Schüttauplatze innerhalb drei Jahren nach Eröffnung der Linie Wien—Kagran und die Fortsetzung nach Stadlau entweder mit Herstellung eines eigenen Bahnkörpers oder, wenn dies nicht durchführbar sein sollte, mit Benützung der nach Stadlau führenden Asperner Landstraße binnen weiterer drei Jahre.

Ich bin damit vollkommen einverstanden, jedoch zum Nachsatze, der jetzt kommt, bitte ich um eine Aufklärung. Hier heißt es (liest):

„Bei Einhaltung dieser Fristen wird für die Benützung der für diese Zweigstrecke nöthigen städtischen Straßengründe ein Pauschalstraßenzins von 2 fl. ö. W. jährlich für eine 50jährige Straßenbenützungsdauer festgesetzt."

Da bitte ich um Aufklärung, Herr Referent, ob da kein Ausmaß bemessen ist. Das ist doch zu wenig; da ist kein Anfang und kein Ende abzusehen. Wofür werden da diese zwei Gulden bezahlt?

Referent: Die Strecke, um die es sich hier handelt, ist eine für den Verkehr von Kaisermühlen ganz außerordentlich wichtige und, wie sich voraussehen lässt, sehr wenig lucrative, aber eine Strecke, auf deren Zustandekommen wir den allergrößten Wert zu legen haben. Es ist daher der Unternehmung die Verpflichtung auferlegt, ohne Rücksicht auf das Erträgnis des Unternehmens diese Strecke innerhalb drei Jahren zu bauen. Der städtische Straßengrund in dieser Strecke in der Schüttaustraße besitzt eine Länge von ungefähr 5 bis 6 km. Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit des Unternehmens, mit Rücksicht darauf, dass die Trace in einem heute noch wenig besiedelten Stadttheile liegt, hat der Stadtrath geglaubt, das vom Landesausschusse in solchen Angelegenheiten angewendete Princip hier auch in Anwendung bringen zu sollen. Der Landesausschuss hat sich wiederholt bei solchen wichtigen Eisenbahnen einen Pauschal-Recognitionszins in der Höhe von zwei Gulden bedungen. Das war insbesondere der Fall bei der Erbauung der Linie Wien—Wr.-Neudorf in der Wilhelmstraße und Rudolfstraße in Meidling. Hier hat, zum Beispiel, der Landesausschuss — die Herren werden ja nicht den großen Unterschied zwischen der Straße in Meidling und der Schüttaustraße verkennen — nur zwei Gulden festgesetzt.

Gegenüber den übrigen von der Gesellschaft übernommenen Verpflichtungen ist das etwas, was gar nicht so ins Gewicht fällt. Es sollen diese 2 fl. lediglich den Charakter eines Recognitionszinses, nicht den Charakter einer Entschädigung oder einer Gebür für die Straßenbenützung haben.

Gem.-Rath Hawranek: Nachdem der Vertrag von lauter Fehlern strotzt, nachdem der Herr Referent selbst an dem Vertrage flicken muss, beantrage ich, dass das Referat von der heutigen Tagesordnung abgesetzt, ordentlich ausgearbeitet und uns rechtzeitig zugeschickt werde, damit man es studieren kann. Ich beantrage daher, das Referat von der heutigen Tagesordnung abzusetzen behufs Richtigstellung des Antrages.

Bürgermeister: Ich habe nur zu bemerken, dass der geehrte Gemeinderath schon über die Frage entschieden hat, indem er in die Special-Debatte eingegangen ist, daher ein solcher Antrag jetzt in der Special-Debatte nicht mehr zulässig erscheint.

Gem.-Rath Gregorig: Wir beschließen hier eine Verpflichtung der Gemeinde gegenüber einer Gesellschaft, wir belasten also das Vermögen der Stadt; wir sind daher für das, was wir heute beschließen, verantwortlich, zum mindesten mit unserem Gewissen moralisch verantwortlich. Hier wird uns durch den geehrten Herrn Referenten schon bei dem Punkte 3 die Erklärung abgegeben, dass das gar nicht richtig ist, was darinnen steht, wir haben hier ganz falsche Ortsnamen und alles mögliche Andere. Wer garantiert uns dafür, dass solche Fehler im Großen und Ganzen nicht noch vorkommen? Vielleicht weiß es nicht einmal der Herr Referent, und darüber wollen Sie heute beschließen! Da muss ich Sie doch auf Ihr Gewissen fragen, ob das recht ist. Der Herr College Hawranek hat vollkommen recht, wenn er sagt, dass dieser Antrag, wie er heute vorliegt, nicht berathen werden soll, und ich schließe mich seinem Antrage vollinhaltlich an, dass diese Vorlage an den Stadtrath zurückgewiesen werde und uns fehlerfrei zur Vorlage komme.

Was der geehrte Herr Bürgermeister meint, ist wohl ganz schön, aber jetzt finden wir nachträglich — ich habe schon früher erklärt, dass ich nicht Zeit gehabt habe, den Antrag zu lesen — solche Fehler. Darüber dürfen wir nicht so leicht hinweggehen. Es ist unsere eminente Pflicht, darauf zu sehen, dass wir den Vertrag genau kennen. Ich bitte also, setzen Sie die Berathung über diesen Gegenstand von der Tagesordnung ab und bringen Sie es uns nächsten Freitag wieder! Bis dahin kann er richtiggestellt sein. Ob die Herren nun von der anderen Seite lachen, ist mir ganz gleichgiltig, unsere Pflicht ist es, darauf zu dringen, dass die Sache in Ordnung ist.

Bürgermeister: Ich habe nur die Verpflichtung, richtig zu stellen, dass im § 5 einfach nur ein Druckfehler ist (Zustimmung rechts), welchen jedermann, der genau liest, richtigstellen kann. Deswegen kann man das Referat nicht zurückstellen; anstatt „Aspang" ist „Aspern" zu setzen. (Gem.-Rath Gregorig: Und im § 3!) Das ist gleichfalls nur ein Druckfehler.

Gem.-Rath Jedlička: Nachdem der Herr Bürgermeister mir schon das Wort ertheilt, muss ich mich auch den Ausführungen des Herrn Gem.-Rathes Gregorig anschließen. Wir sollen heute über den Vertrag schlüssig werden, den wir nicht einmal kennen und in dem Fehler vorkommen. Was ist denn dann, wenn vielleicht ein solcher kleiner Fehler gerade von großer Tragweite unterlaufen ist, oder wenn etwas an unrichtiger Stelle steht. Dann sind wir diejenigen, welche für ihren Beschluss die Verantwortung zu tragen haben. Ich weiß nicht, wieso es kommt, dass man mit jedem noch so wichtigen Antrage geradezu ins Haus fällt und dass man uns zumuthet, dass wir alle nur „Ja" sagen sollen. Ich habe nur eine ungeheure Freude, diesem Plenum anzugehören, denn ich habe nie geahnt, dass ich einmal mit so gescheiten Herren zusammenkommen werde (Sehr gut! links), die schon alles im vorhinein wissen.

Ich bin also dagegen, dass das Referat heute zum Beschlusse kommt, und bin daher für die Absetzung des Referates von der heutigen Tagesordnung bis zum nächsten Freitag.

Bürgermeister: Ich muss nur bemerken, dass dieser Vertrag den Herren Samstag zugestellt worden ist, oder längstens Sonntag. (Gem.-Rath Jedlička: Ich habe ihn erst gestern bekommen!) Ich bedauere es lebhaft, wenn die Herren den Vertrag dennoch nicht kennen. Da Sie doch die Pflicht haben, das Referat sofort zu studieren und nicht zu warten, bis Sie in die Sitzung kommen, um dann zu sagen: „Ich habe es nicht studiert." (Widerspruch links.) Der Gemeinderath muss die Fähigkeit haben, dringende Angelegenheiten auch rasch zu erledigen. (Beifall rechts. — Unruhe links.) Die Mehrheit scheint diese Fähigkeit und diesen Willen zu haben; wenn die Minderheit ihn nicht hat, so ist das nur bedauerlich. (Widerspruch und Unruhe links. — Rufe links: Das ist eine Beleidigung!)

Gem.-Rath Dr. Linke: In dem Vertrags-Entwurfe ist im § 5 ein Fehler vorhanden, welcher nicht geradezu als ein Druckfehler anzusehen ist.

Es heißt nämlich hier, dass der Benützungszins von 2 fl. jährlich für eine 50jährige Straßenbenützungsdauer festgesetzt wird. Das ist aber ein Widerspruch zu § 1, wo die Concessionsdauer nicht geradezu auf 50 Jahre fixiert wird, sondern „bis längstens 31. December 1925".

Ich muss das insbesondere hervorheben, weil bereits im löblichen Stadtrathe — obzwar ich da nicht anwesend war — davon die Rede war. Es stand nämlich im früheren Entwurfe, § 1 der Vorlage, wie sie dem Stadtrathe vorgelegt worden ist, nicht „längstens", sondern „bis 31. December 1925", und das wurde über Antrag des Herrn St.-R. Dr. Lueger dahin abgeändert: „für die Dauer dieses Pachtvertrages bis längstens 31. December 1925". Infolge dessen schließt dieses Alinea des § 1 auch mit der Bemerkung: „für die Concessionsdauer, insoweit dieselbe 50 Jahre nicht übersteigt". Also es ist ein Widerspruch, dass hier ein Zins von 2 fl. für 50 Jahre festgesetzt wird, und zwar umsomehr ein Widerspruch, weil für den Fall, als die Concession die Dauer von 50 Jahren nicht erreicht, ein Benützungszins gar nicht bestimmt ist, indem dann dieser Betrag nicht angenommen werden kann.

Also es muss dieser Passus geändert werden, und er müsste vielleicht so lauten: „2 fl. für die Concessionsdauer, insoweit sie den Zeitraum von 50 Jahren nicht überschreitet." Das dürfte beiläufig der richtige Ideengang sein, aber in dieser Fassung, wie sie gegenwärtig im Alinea 2 des § 5 ist, können wir den Vertragsentwurf nicht annehmen, ohne in Widerspruch zu gerathen.

Gem.-Rath Frauenberger (zur Geschäftsordnung): Nachdem zu dieser ohnehin klaren Angelegenheit eine ganze Reihe von Rednern zum Worte vorgemerkt ist, erlaube ich mir Schluss der Debatte zu beantragen.

Bürgermeister: Es ist Schluss der Debatte beantragt. Ich ersuche jene Herren, welche zustimmen, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Das Wort haben noch die Herren Gem.-Räthe: K. J. Müller, Bärtl, Sebastian Grünbeck, Steiner, Dr. Klotzberg, Hipp, Hawranek, Seiler und der Herr Referent.

Gem.-Rath K. J. Müller: § 5 handelt von den Linien, die wir noch verlangen, und zwar innerhalb drei Jahren, und dann handelt er von dem Anerkennungszins. Gegen den Anerkennungszins hat ein geehrter Herr Vorredner gemeint, es sind 2 fl. zu wenig. Ich möchte ihn bitten, er solle an diesem Punkte nicht rütteln. Sie müssen Folgendes bedenken: Es handelt sich um ein eminentes Interesse für uns, für die Leopoldstadt und für ganz Wien. Die Kaisermühlen sind ein Stadttheil, der im Aufblühen ist und zu der Gemeinde Wien gehört; dem sollte man die Möglichkeit gewähren und es erleichtern, eine Bahn zu bekommen. Außer den Linien jedoch, die hier genannt sind, die die Gesellschaft innerhalb drei Jahren zu bauen hätte, wäre noch eine andere Linie, die wir im Interesse der Bevölkerung und auch im Interesse der Landbevölkerung verlangen sollen, nämlich die Linie in der Donaustadt, abzweigend von der Kronprinz Rudolfbrücke. Die Donaustadt ist heute ein Bezirkstheil, der gar keinen Verkehr hat. Es verkehrt kein Omnibus und keine Bahn. Hier wäre also seitens des Gemeinderathes der Wunsch auszusprechen, dass die Gesellschaft ersucht und vielleicht verhalten werde, eine Abzweigung von der Kronprinz Rudolfbrücke entweder in der Hochstraße oder in der Engelgasse zu erbauen, damit auch dieser Bezirkstheil eine Verbindung bekäme.

Mein Antrag geht dahin: Die Gesellschaft wird ersucht oder verhalten, auch von der Kronprinz Rudolfsbrücke eine Abzweigung in den neuen Bezirkstheil Donaustadt zu machen.

Gem.-Rath Bärtl: Der Herr Vorsprecher hat mich gemeint, da ich gefunden habe, dass dieser Recognitionszins, oder wie man es nennt, ein so kleiner ist; das ist er auch. Wenn ein kleiner Geschäftsmann ein Plätzchen von der Commune benöthigt, und wenn es nur ein paar Schuh sind, muss er 4 bis 5 fl. zahlen.

Der Herr Referent hat gemeint, diese Straße ist höchstens 600 m lang; sie ist aber länger, sie wird annäherungsweise 900 bis 1000 m haben. Da ist der Zins doch etwas zu wenig. Ich kann mich recht gut erinnern, wie der Tramway-Vertrag gemacht worden ist. Da wurde auch sehr strenge berathen und die Paragraphe für die Gesellschaft damals sehr strenge stipuliert, aber gehalten sind sie nicht worden. Wer garantiert denn hier dafür? Diese Erfahrung haben wir gemacht und wieder gemacht. Die Gasgesellschaft soll auch ein sehr gutes Gas liefern und es ist die Kerzenstärke genau festgestellt.

Sehen Sie aber einmal die Beleuchtung an! In den Paragraphen wird die Gesellschaft dazu verhalten; es geschieht aber doch nicht. Es ist richtig, wenn die Paragraphe eingehalten werden, so ist für die Commune bestens gesorgt; nur sollen sie gehalten werden.

Ich verkenne auch nicht, dass die Commune dadurch Einnahmen hat. Allein für eine so große Straße, wo die Gemeinde so viel ober und unter der Straße investiert hat, ist der Recognitionszins von 2 fl. zu gering, und ich beantrage daher, statt 2 fl. — 50 fl. Recognitionszins zu nehmen. Das ist gar nicht zu viel.

Gem.-Rath Gregorig: Der Herr Bürgermeister hat früher gesagt: Der Gemeinderath muss auch rasch arbeiten und die geehrte Majorität hat die Fähigkeit und den Willen — er hat besonders betont, „den Willen" —, diese Arbeiten durchzuführen. Hiebei hat er durchblicken lassen, dass die Minorität nicht pflichteifrig ist. Nun habe ich schon früher erklärt, dass ich gestern nicht in Wien war, und der Herr Bürgermeister weiß, daß ich heute den ganzen Vormittag wegen einer armen Witwe, der man ihre Existenz rauben will, mich bemüht habe, also nicht studieren konnte. Demzufolge kann mir der Herr Bürgermeister auch entschieden keine Pflichtvernachlässigung vorwerfen.

Ferner möchte ich nur sagen: Wir, die wir der Opposition angehören, bekommen weder von Banken noch von Transport-Unternehmungen, Eisenbahnen u. dgl. zum Wahlfonde Unterstützungen, und wir sind daher auch nicht verpflichtet, diesen Herren zu Willen zu sein (Bravo! Bravo! links); wir brauchen den Gesellschaften nicht zu Willen zu sein, sondern sind nur verpflichtet, das Wohl unserer Wähler im Auge zu haben. Wir sehen nun, dass der Vertrag, wie er hier vorliegt, Fehler hat. Wir können nicht klar sehen; wenn auch einzelne Herren klar sehen, wir sehen nicht klar und können mit gutem Gewissen für den Antrag nicht einstehen. Deshalb möchte ich den Herrn Vorsitzenden ersuchen, den Vertagungs-Antrag des Herrn Gem.-Rathes Hawranek zur Abstimmung zu bringen.

Gem.-Rath Sebastian Grünbeck: Meine Herren, mir geht es auch nicht anders, als dem Herrn Collegen; es ist jetzt schon wirklich eine Zeit, wo alles durchgepeitscht wird. Was da dahinter ist, weiß ich nicht, aber das eine muss ich sagen, es ist nicht richtig! Gerade so wie bei der Tramway, der Gasgesellschaft und den verschiedenen anderen Privatgesellschaften, so geschieht es auch hier. Meine Herren, wer gibt uns denn Zeugnis, dass dies nicht eine ganz gute Bahn ist? Gewiss wird dort ein lebhafter Verkehr sein! Sie finden auch im Vertrage, dass die anderen Linien erst gebaut werden, wenn das Erträgnis sechs Percent trägt, das habe ich beim Durchblättern gefunden; es werden noch verschiedene solche Punkte darin sein, die vielleicht zu ändern sind, aber nein — man muss es nur durchbringen! Warum — weiß ich nicht. Vielleicht weiß der Herr Referent besser, warum das gar so große Eile hat, ich glaube aber, das Referat könnte unbedingt bis nächsten Freitag vertagt werden, damit es jeder Herr, hüben und drüben, studieren kann. Ich glaube, es sind drüben Herren genug, die vielleicht nicht einmal die erste Zeile recht angeschaut haben, wenn sie auch Amen dazu sagen. Gewiss vier Fünftel der Herren kennen die Sache nicht, mit Ausnahme des hochlöblichen Stadtrathes. Es ist aber natürlich: heute ist kein Stellvertreter der Statthalterei da, und da beliebt man wieder die Minorität in einer Weise zu behandeln, die sie gewiss nicht verdient (Widerspruch rechts. — Rufe links.) und zwar, weil uns unsere Wähler hereingeschickt haben, und zwar ein großer Theil der Wähler; nicht etwa nur einzelne Leute — wir sind nicht hereingeschickt, unterstützt von verschiedenen Transport-Unternehmungen, uns haben die freien Wähler geschickt, die oft an manchen Tagen sich die Zeit mühsam abgespart haben; aber sie sind gegangen, um uns zu rufen, und warum? Sie haben es bei der Transport-Gesellschaft gesehen. Damals wurde gesagt, es sei ein Unglück, wenn die Commune die Straßensäuberung in eigene Regie übernimmt, und nun sehen Sie, welche Resultate die eigene Regie liefert. Also, nur so fort, alles Privaten übergeben. Ob das Erträgnis sechs oder acht Percent trägt, darum wird sich ohnehin niemand scheren, wenn die Concession ertheilt ist. Glauben Sie, dass da jemand fragen kommt! Er wird vielleicht einen Fleck aufs Maul bekommen und alles wird ruhig sein; aber gegen diesen Vorgang muss ich schon im Interesse unserer Wählerschaft protestieren, gegen die Art und Weise, wie es dem Herrn Bürgermeister beliebt hat, zu sagen, dass die Minorität in einem solchen Moment vielleicht nicht fähig ist oder nicht genug Verstand besitzt, um derlei auffassen zu können. Ja, meine Herren! Hier fehlt einem mitunter der Verstand, weil man nicht weiß, woher eine Sache kommt, „woher der Wind — wie der Wiener sagt — geht." Ich glaube, der Antrag des Herrn Gem.-Rathes Hawranek ist ganz richtig, und wenn Sie, wie Sie immer sagen, auf dem Rechtsstandpunkte stehen, dann müssen Sie selbst sagen, dass Sie selbst den Vertrag nicht gelesen haben; die Minorität verlangt nicht zu viel, sondern sie verlangt nur soviel Zeit, um eine Concession, welche man einer Gesellschaft gibt, die gewiss Nutzen und Vortheile daraus zieht, denn sonst würde sie die Bahn nicht bauen, zu studieren. Ich glaube, wir haben nur das Interesse der Commune im Auge und an ein oder zwei Tagen, um welche die Concession später bewilligt wird, liegt also absolut nichts daran.

Ich schließe mich also dem Antrage des geehrten Herrn Collegen Hawranek an. Der Antrag ist ein gesunder, wenn er auch nicht von einem Herrn Juristen oder Doctor der Gegenseite gestellt worden ist, aber von einem Geschäftsmanne, der ganz gut beurtheilen kann, dass der Gemeinderath die Concession nicht mir nichts dir nichts ertheilen kann.

Gem.-Rath Steiner: Ich hätte mich gewiß nicht zum Worte gemeldet, wenn es dem Herrn Bürgermeister nicht beliebt hätte, die Opposition zu beleidigen — (Rufe links: Sehr richtig!) — absichtlich zu beleidigen.

Der Herr Bürgermeister hat der Meinung Ausdruck gegeben, dass die Opposition nicht die Fähigkeit besitzt, eine derartige Vorlage zu beurtheilen, und nicht die nöthige Arbeitskraft im Interesse der Gemeinde zur Verfügung stellen würde u. s. w. Der Herr Bürgermeister ist ausgeruht durch den zweimonatlichen Urlaub, den er in den Wäldern Tirols zugebracht hat. Aber Herr Bürger-

meister, es wäre angenehm gewesen, wenn Sie bei der Gas-Debatte hier gewesen wären. (Unruhe rechts.) Wo waren Sie damals?

Bürgermeister (unterbrechend): Ich bitte zur Sache zu reden. (Unruhe im ganzen Saale.)

Gem.-Rath Steiner: Man wirft uns vor, wir hätten nicht die Fähigkeiten! Ja, meine Herren, wer hat den Fehler im § 3 entdeckt? Dr. Linke. Wenn Sie den Vertrag gelesen hätten, hätten Sie den Fehler entdecken müssen. Warum haben Sie ihn nicht entdeckt? Wir prüfen aber genau und nicht wie der Stadtrath, wo der Act über das wichtige Referat bezüglich Krauß & Comp. eine halbe Stunde vor Erstattung des Referates dem Referenten übermittelt wurde, der einfach das herunterlas, was der Magistrat gesagt hat. (Rufe links: Der kann nicht einmal lesen! — Unruhe.)

Bürgermeister (unterbrechend): Ich bitte bei der Sache zu bleiben.

Gem.-Rath Steiner: Herr Bürgermeister, ich sage Ihnen eines, die Gewerbetreibenden besitzen nicht die Fähigkeiten der Advocaten . . . . (Lebhafte Unruhe im ganzen Saale.)

Bürgermeister: Ich muss den Herrn Redner wiederholt dringend ersuchen, zur Sache zu sprechen.

Gem.-Rath Steiner: Ich bin schon am Schlusse. — Herr Bürgermeister, unterbrechen Sie mich nicht immer!

Bürgermeister (unterbrechend): Ich bitte, wir sind bei der Debatte über § 5. (Gem.-Rath Strobach: Warum beleidigen Sie?) Den Herrn Gem.-Rath Strobach, welcher mich in einer Weise unterbrochen hat, die sich nicht ziemt, rufe ich zur Ordnung. (Lebhafte Unruhe links; Zustimmung rechts.) Meine Herren, wir sind bei der Debatte über den § 5 und muss Sie bitten, endlich zur Sache zu sprechen. (Zwischenrufe links: Der Herr Bürgermeister ist nicht bei der Sache!)

Gem.-Rath Steiner: Und ich sage Ihnen, Herr Bürgermeister, weil Sie von Fähigkeiten gesprochen haben, dass wir die Fähigkeiten von Gewerbetreibenden besitzen, aber auch die geschäftlichen Principien von Gewerbetreibenden, dass unsere geschäftlichen Principien nicht diejenigen der Advocaten sind. Die geschäftlichen Principien der Advocaten lassen sich nur mit den geschäftlichen Principien der Pferdehändler Wiens vergleichen. (Lebhafte Unruhe und Widerspruch rechts.)

Bürgermeister: Ich glaube, meine Herren, dass über diese Bemerkung des Herrn Gem.-Rathes Steiner unter Ihnen nur eine Meinung herrscht. Er hat einen ganzen Stand in ganz unzulässiger (Widerspruch und Unruhe links) und unqualificierbarer Weise beleidigt (Zustimmung rechts) und es ist wohl das wenigste, was ich zu thun verpflichtet bin, dass ich ihn zur Ordnung rufe. Wer begreift, was es heißt, ein Mitglied des Gemeinderathes zu erinnern, dass es Ordnung halten soll, der wird auch die Bedeutung des Ordnungsrufes erkennen.

Gem.-Rath Dr. Klotzberg: Von Seite der Opposition wird der Antrag gestellt, diese Vorlage zurückzuziehen, sie neuerdings in Druck zu legen, die verschiedenen Druckfehler wegzulassen und die Vorlage dann dem Gemeinderathe zur neuerlichen Berathung zu unterbreiten. Ich kann mir nicht vorstellen, dass diese Gründe Sie dazu bewegen werden, diese Vorlage heute zurückzuweisen, bloß weil darin Druckfehler enthalten sind. Denn derjenige, der die topographischen und geographischen Verhältnisse kennt, wo die Strecke gebaut werden soll, kann niemals auf die Idee kommen, dass die Bahn nach Aspang gebaut werden soll, sondern wird wissen, dass sie nach Aspern gebaut werden soll. Ich war einer der ersten, der den Druckfehler entdeckt hat, mir war es gleich klar, dass es nicht Aspang heißen kann, denn man kann einer Unternehmung, die ohnehin so drückenden Bedingungen seitens der Commune Wien unterworfen ist, doch nicht die Verpflichtung auferlegen, dass sie über die große Donau eine Brücke bauen soll und noch ein gewisses Reinerträgnis an die Commune abzuliefern hat.

Aber die Gründe, die mich bewegen, für die Vorlage und speciell für diesen Paragraphen einzutreten, sind, dass ein hervorragender Vertreter Ihrer Partei ausdrücklich erklärt hat, dass die Unternehmung mit diesem Vertrage in einer Weise gebunden ist, wie noch niemals eine Bahn oder eine Unternehmung gebunden worden ist, und er begrüßte dies mit Freuden und bedauert nur lebhaft, dass es nicht schon früher geschehen ist.

Ein Vertreter Ihrer Partei hat weiter die Bemerkung gemacht, dass man sich um die Percente der Actien ꝛc. gar nicht kümmere. Wenn er glaubt, dass diese Actien gar prosperieren werden, dass sie gar so lucrativ sein sollten, so ist er ja in der Lage, dann Actien zu erwerben und an diesem riesigen Gewinn zu participieren.

Aus diesen Gründen würde ich den Antrag stellen: Stimmen Sie diesem Paragraphen in der Fassung zu, wie sie ihm vom Stadtrathe gegeben wurde, und lehnen Sie jeden Vertagungsantrag ab.

Gem.-Rath Hipp: Meine sehr verehrten Herren! Es ist allerdings richtig, dass das Referat auch mir erst gestern nachmittags zugekommen ist. Sie müssen doch zugeben, dass wir Referate haben, die wir schon seit Monaten herumtragen, die auch von besonderer Wichtigkeit sind, Baulinienbestimmungen ꝛc. Hier haben wir auch eine wichtige Vorlage, das ist ganz gewiss, insofern wichtig, als wir auf Jahrzehnte einer Gesellschaft wichtige Rechte zusichern und auch der Gemeinde Rechte vorbehalten bleiben sollen. Der Vertrag enthält 48 Punkte. Wenn sie bedenken, dass am 3. August, am 14. und 15. September noch die Berathung im Stadtrathe war und dass wird heute erst den 19. September haben, so kann doch gewiss kein Vorwurf der Fahrlässigkeit oder Saumseligkeit der Opposition gemacht werden, wenn heute verlangt wird, Sie mögen dieses Referat noch bis Freitag vertagen. Ich glaube, dass die Worte des Herrn Bürgermeisters auch nicht am Platze waren; ich will nicht näher auf dieselben eingehen, aber es geht doch nicht an, jemandem sozusagen Beschränktheit ꝛc. gegenüber der Majorität vorzuwerfen. Wir sind vollkommen überzeugt, dass die Majorität einfach zustimmt, weil von Ihrer Seite, von Ihrem Referenten die Anträge gestellt werden, und ein gewisses Misstrauen hat der Herr Referent in mir schon wachgerufen, denn er war nicht ein Referent der Gemeinde, sondern er kam mir vor wie ein Referent der Gesellschaft, denn er hat nur Vortheile hervorgehoben, die dieser Vertrag für die Gemeinde hat.

Diese Vortheile mussten ein gewisses Misstrauen hervorrufen, denn wir haben bis heute noch gesehen, dass die Gemeinde es nicht so sehr verstanden hat, so günstige Verträge für sich abzuschließen. Es wäre dies der erste Vertrag, mit welchem sie beginnt, auch für sich zu denken, und das hat der Herr Referent möglichst hervorgehoben. Ich will mich nicht weiter einlassen, den § 5 und andere Paragraphe zu beleuchten. Ich muss nur zurückweisen, dass es Saumseligkeit der Opposition sei, wenn wir die Vertagung dieses Referates verlangt haben, sondern der Grund liegt einfach darin, dass wir Punkt um Punkt, Paragraphen um Paragraphen eingehend studieren wollten, bevor wir hier die Vorlage en bloc durchgehen.

Gem.-Rath Hawranek: Der Herr Bürgermeister hat gesagt, die Majorität hat den Vertrag gelesen. Ich weiß es nicht. Wenn ich aber die Herren frage, würde sich ergeben — das weiß ich bestimmt — dass keine zehn den Vertrag gelesen haben. Die Majorität stimmt ohnedies für den Referenten, das wissen wir so wie so. Auf eines muss ich den Herrn Bürgermeister aufmerksam machen: Wenn jemand einen Vertagungs-Antrag stellt, ist der Herr Bürgermeister verpflichtet, den Vertagungs-Antrag zur Abstimmung zu bringen. Ich mache ihn auf seine Pflicht aufmerksam und ich will nicht, dass wir immer so behandelt werden, als wären wir gar nicht hier. Ich bitte um die Abstimmung über meinen Antrag.

Bürgermeister: Ich habe darauf zu erwidern, dass ein Vertagungs-Antrag nicht gestellt wurde (Widerspruch und Unterbrechung links). Unterbrechen Sie mich nicht, sondern hören Sie mich an: Ein Vertagungs-Antrag ist nach der Geschäftsordnung dann zur Abstimmung zu bringen, wenn er einfach beantragt wird, es sei der Gegenstand zu vertagen. Das ist hier nicht geschehen, sondern es ist der Antrag gestellt worden, den Gegenstand von der Tagesordnung abzusetzen und auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung zu bringen. Ich bitte, ich muss die Geschäftsordnung wörtlich zur Anwendung bringen. Ich habe auch erklärt, dass ich diesen Antrag nicht mehr sofort zur Abstimmung bringen kann, weil das Haus beschlossen hat, in die Special-Debatte einzutreten. Ein solcher Antrag war in der General-Debatte zu stellen. (Rufe links: Er kann immer gestellt werden.)

Gem.-Rath Seiler: Als ich die Vorlage erhielt, war ich erstaunt, dass sich wieder jemand gefunden hat, der ein Unternehmen ins Leben rufen will und diesbezüglich mit der Gemeinde einen Vertrag zu schließen beabsichtigt. Es ist nicht allein in Wien, sondern auch im Auslande allgemein verbreitet, dass man in Wien gar nichts machen und gar kein Capital investieren kann, weil alles nur besudelt, beschmutzt und gegen alles nur Misstrauen erregt wird.

Gegen diesen Vertrag haben wir absolut nichts von der Gegenpartei gehört, wir haben insbesondere nicht gehört, dass eine Besserung einzelner Punkte vorgebracht worden wäre.

Der Vertrag — ich habe ihn wirklich gelesen und auch studiert — (Gem.-Rath Gregorig lacht) — ob Sie jetzt lachen oder nicht, der Vertrag ist so strenge, dass ich den Herrn Referenten fragen muss, ob er auch mit der Gesellschaft derart verhandelt hat, dass, wenn der Vertrag in dieser Stilisierung vom Gemeinderathe angenommen wird, er auch von der Unternehmung angenommen wird, damit wir nicht noch einmal unterhandeln müssen.

Es sind hier für die Commune Einnahmen, die bei einem solchen Unternehmen selten zu erreichen sind, da hier Verpflichtungen sind, dass eine Strecke gebaut werden muss, die vielleicht Jahrzehnte lang ein ganz geringes oder vielleicht gar kein Erträgnis liefern wird. Wenn ich, meine Herren, nur ein einziges Argument gehört hätte, wenn gegen einzelne Punkte Verbesserungen vorgebracht worden wären, würde ich gewiss einer anderen Meinung sein, aber so ist immer nur gesprochen worden, um — wie man sagt — die Geschichte zu verzetteln, und um vielleicht die Unternehmer wieder dahin zu bringen, wie es schon oft der Fall war, dass sie ihre Vertragsbedingungen, die sie hier gestellt haben, zurückziehen. Ich will nur an den Herrn Referenten die eine Anfrage richten: Bei § 5 steht, dass die Gesellschaft innerhalb drei Jahren verpflichtet ist, die Bahn bis zum Schüttauplatze auszubauen. Sind nicht Verhandlungen gepflogen worden, dass die Bahn bis nach Kaisermühlen ausgebaut werde, und was sind die Ursachen, dass der Gesellschaft — da die Strecke doch nicht so weit entfernt ist und der Ausbau derselben nicht mit so großen Kosten verbunden ist — nicht die Verpflichtung auferlegt wurde, die elektrische Bahn bis nach Kaisermühlen zu führen. Es muss doch im hervorragenden Interesse der Gemeinde gelegen sein, dass unsere Bezirke Communicationen erhalten und dass wir in diese vernachlässigten Bezirke so früh als möglich mehr Leben bringen, insbesondere jetzt, wo der Kasernenbau dort beginnen soll. Ich möchte daher ersuchen, mit der Gesellschaft zu unterhandeln, dass innerhalb drei Jahren die elektrische Bahn bis nach Kaisermühlen ausgebaut werde.

Referent (zum Schlusswort): Es ist gewiß eine tief betrübende Erscheinung im Gemeinderathe der Stadt Wien, wenn eine Angelegenheit von solcher Wichtigkeit, von solcher Dringlichkeit und von solcher Bedeutung für das Gemeinde-Interesse dazu benützt wird, um gegen einen ganzen Stand die schwersten Beschuldigungen und Insulten zu schleudern, wie es scheint, rein aus dem einen Grunde, weil der Referent, der eine Angelegenheit nur sachlich zu vertreten sich bewußt ist, diesem Stande anzugehören die Ehre hat. Ich glaube, wenn auch die Opposition noch so sehr auf die Sympathien von gewissen Kreisen der Bevölkerung rechnet, dafür wird sie gewiß keine Sympathien finden, wenn man eine ganze Kategorie von Bewohnern der Stadt Wien, die auch Steuerträger sind — denn die Advocaten zahlen auch Steuer — in dieser Weise ohne jeden irgendwie ersichtlichen Anlaß beschimpft. (Rufe links: Gehört das zur Sache?) Das gehört gewiss zur Sache. Das ist eine traurige Sache.

Ich werde mich, nachdem ich darauf nur kurz reflectiert habe, nunmehr rein an die Sache halten.

Die Herren haben selbst gefunden, dass die Bestimmungen dieses Vertrages sehr weitgehender Art sind, und ich habe in meinem Referate thatsächlich hervorgehoben, dass der Gesellschaft Verpflichtungen auferlegt wurden, wie sie noch keiner Gesellschaft sonst auferlegt worden sind, insbesondere aus dem Grunde, damit der Vertrag in der Gemeindevertretung selbst nicht wieder diejenige Opposition findet, die er sonst gefunden hätte. Dieser Umstand war natürlich wieder für ein geehrtes Mitglied der Opposition ein Grund zu erklären, er habe gegen den Referenten gerade deshalb Misstrauen, weil er die Vortheile, welche der Gemeinde Wien aus dem Vertrage entstehen, besonders hervorgehoben hat. Die Logik dessen ist mir nicht ganz verständlich.

Herr Gem.-Rath Dr. Linke hat einen Widerspruch in den Bestimmungen der §§ 1 und 5 des Vertrages entdeckt. Der § 5 bestimmt nämlich, dass die Gesellschaft einen jährlichen Recognitionszins von zwei Gulden für eine 50jährige Straßenbenützungsdauer zu entrichten habe; im § 1 ist aber zweierlei bestimmt — und das hat Herr Gem.-Rath Dr. Linke offenbar übersehen — dass die Straßenbenützung in der Péagestrecke bis 31. December 1925, außerhalb der Péagestrecke aber auf die concessionsmäßige Dauer, welche 50 Jahre nicht überschreitet, also auf 50 Jahre erfolgt. Unter allen Umständen ist aber, nachdem die Péagestrecke früher aufgelassen werden kann, sowohl durch Kündigung seitens der Firma Ritschl & Cie. wie auch der Tramway-Gesellschaft seitens der Gemeinde Wien, die Gemeinde verpflichtet, einen anderen Straßengrund zur Verfügung zu stellen, in welchem Falle die 50jährige Benützungsdauer platzgreift. Herr Gem.-Rath Dr. Linke

wird mir also zustimmen, wenn ich sage, der Widerspruch, den er entdeckt zu haben meint, ist thatsächlich gar nicht vorhanden.

Der Herr College Müller wünscht insbesondere im § 5 die Aufnahme einer Verpflichtung der Gesellschaft, wodurch dieselbe verhalten werden soll, eine Linie innerhalb drei Jahren in die Donaustadt zu bauen. Ich erlaube mir darauf zu bemerken — und dadurch findet zugleich die Anfrage eines anderen geehrten Mitgliedes des Gemeinderathes die nöthige Antwort — dass mit der Gesellschaft über die einzelnen Vertragsstipulationen verhandelt worden ist, dass die Gesellschaft den Bestimmungen zugestimmt hat, mit Ausnahme einer einzigen, worüber sie nicht befragt werden konnte, der sie aber möglicherweise auch zustimmt, nämlich der Bestimmung der Höhe der Caution; im ursprünglichen Entwurfe war eine Caution von 2000 fl. stipuliert, nachträglich wurde aber vom Stadtrathe, weil er 2000 fl. zu gering ansah, eine Caution von 5000 fl. festgestellt; allen übrigen Vertragsbestimmungen hat die Bauunternehmung Ritschl & Cie. zugestimmt, also auch den §§ 5 und 6 in der vorliegenden Fassung.

Aber sie hat dagegen Opposition erhoben, dass ihr noch weitere Verpflichtungen auferlegt werden, innerhalb einer bestimmten Frist zu bauen, wie dies im § 5 geschehen ist, und sie hat insbesondere auch dagegen Opposition erhoben, dass ihr schon die Verpflichtung auferlegt wird, innerhalb der ersten drei Jahre die Linie bis Kaisermühlen auszubauen. Es ist ja auch sehr leicht begreiflich, dass ein Unternehmen, das sich heute noch in Financierungsschwierigkeiten befindet, sich auf ein möglichst enges Terrain einzuschränken sucht. Je größer die Verpflichtungen sind, die ein solches Unternehmen übernimmt, desto schwieriger sind die Financierungs-Verhältnisse für dasselbe. Ich würde daher insbesondere an die Herren Vertreter aus der Leopoldstadt den Appell richten, das Zustandekommen des Vertrages nicht noch dadurch zu erschweren, dass sie der Unternehmung noch weitergehende Verpflichtungen, als ohnehin in den Vertrag aufgenommen sind, auferlegen. Es könnte dadurch der Vertragsabschluss oder zumindest die Financierung des ganzen Unternehmens erschwert werden.

Herr College Bärtl hat gegenüber dem Antrage des Stadtrathes, einen Recognitionszins von 2 fl. pro Jahr festzusetzen, den Antrag gestellt, 50 fl. festzusetzen, weil ihm der erstere Betrag zu gering erscheint.

Ich habe die Gründe, warum es der Stadtrath gethan hat, schon auseinandergesetzt. Meine Herren, es ist das eine Differenz von 48 fl. pro Jahr. Für die Gemeinde Wien ist es etwas Minimes, ob 2 oder 50 fl. beschlossen werden. Ich meine, Sie sollten — ich glaube übrigens, die Unternehmung würde keinen casus belli daraus machen, wenn auch der Antrag auf 50 fl. angenommen würde — lediglich aus dem einen Gesichtspunkte, dass der Unternehmung vielfache und sehr weitgehende Pflichten auferlegt wurden, zu welchen dieselbe die Zustimmung gegeben hat, den Antrag des Stadtrathes, wie er vorliegt, annehmen.

Im übrigen, glaube ich, habe ich gegenüber den sachlichen Ausführungen der Herren Vorredner, welche sich sachlich zu sprechen bemüht haben, nichts weiter zu bemerken.

Gem.-Rath Strobach (zur Geschäftsordnung): Es ist heute wieder eine Überrumplung vorgekommen, geradeso wie es bei der Concessionsverleihung der Stadtbahn der Fall war. Auch damals wurde ....

Bürgermeister (unterbrechend): Ich bitte nur zur Geschäftsordnung, nicht zur Debatte zu sprechen. Ich kann das nicht zulassen. Ich bitte, sich kurz zu fassen; nur zur Geschäftsordnung.

Gem.-Rath Strobach: Auch damals wurden uns die Daumschrauben angelegt, wie heute. Auch ich war nicht in Wien, wie Herr College Gregorig, und so mag es auch anderen passiert sein.

Bürgermeister (unterbrechend): Ich muss Ihnen nochmals sagen: Ich bitte, nur zur Geschäftsordnung zu sprechen. Ich müsste Ihnen das Wort entziehen, wenn Sie dem nicht Rechnung tragen.

Gem.-Rath Strobach (fortfahrend): Ich möchte doch aufmerksam machen, dass man die Sachen früher zugestellt erhalten soll. Jeder muss sich doch informieren können, diese Möglichkeit soll auch uns gegeben sein.

Bürgermeister: Ich bitte, das gehört nicht zur Geschäftsordnung, ich entziehe Ihnen daher das Wort.

Gem.-Rath Gregorig (zur Geschäftsordnung): Der geehrte Herr Bürgermeister hat zuvor dem Collegen Steiner den Ordnungsruf ertheilt, weil er angeblich den Stand der Advocaten beleidigt hat. Das ist nicht richtig. Er hat gesagt, die Praktiken der Advocaten .....

Bürgermeister (unterbrechend): Ich bitte, nur zur Geschäftsordnung zu sprechen; das gehört nicht hieher. (Gem.-Rath Gregorig: Gewiss, das gehört hieher!) Ich müsste Ihnen sonst auch das Wort entziehen.

Gem.-Rath Gregorig: Ich bitte, Sie haben früher den Ordnungsruf ertheilt, und darüber muss man mich doch reden lassen. College Steiner hat niemanden beleidigt, und deshalb bitte ich, den Ordnungsruf zurückzunehmen, weil er ganz ungerechtfertigt ist.

Bürgermeister: Das gehört nicht zur Geschäftsordnung. Der Ordnungsruf, den ich gegeben habe, besteht, weil er vollständig begründet ist.

Gem.-Rath Dr. Lueger (zur thatsächlichen Berichtigung): Ich constatiere, dass im § 1 die Concessionsdauer nicht mit 50 Jahren fixiert ist, sondern dass der eine Passus lautet: „bis längstens 31. December 1925", und der andere: „für die Dauer der Concession, insoweit dieselbe 50 Jahre nicht übersteigt." Also von einem Fixum mit 50 Jahren ist keine Rede. Dagegen ist die Benützungsdauer im § 5 mit 50 Jahren fixiert und deshalb erlaube ich mir zu constatieren, dass ich nicht widerlegt wurde.

Bürgermeister: Wir schreiten zur Abstimmung. Der erste Absatz des § 5 ist von niemanden beanständet worden. Nur hat Gem.-Rath Müller eine Einschaltung verlangt, dahin gehend: „auch ist eine Abzweigung zu machen von der Hauptlinie in der Kronprinz Rudolfstraße vor der Brücke flussauf- und -abwärts zur Donaustadt." Ich bringe diesen Zusatz zur Abstimmung.

Ich ersuche jene Herren, welche mit diesem Zusatze einverstanden sind, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Es ist die Minderheit. — Abgelehnt.

Jene Herren, welche mit § 5, Alinea 1, einverstanden sind, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) Es ist die Mehrheit. — Angenommen.

Zu Alinea 2 hat Herr Gem.-Rath Bärtl den Antrag gestellt, dass der Anerkennungszins nicht, wie der Herr Referent beantragt, mit 2 fl. jährlich, sondern mit 50 fl. festgesetzt werde. Dieser Antrag muss zuerst zur Abstimmung gebracht werden.

Ich bitte jene Herren, welche mit dem Antrage des Herrn Gem.-Rathes Bärtl einverstanden sind, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Es ist die Minderheit. — Abgelehnt.

Jene Herren, die mit dem Referenten-Antrage einverstanden sind, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) Der Antrag ist angenommen.

Herr Gem.-Rath Seiler hat den Zusatz beantragt, es sei die Gesellschaft zu verpflichten, die elektrische Bahn in der Theilstrecke der Linie bis zum Marktplatze in Kaisermühlen in den ersten drei Jahren auszubauen.

Die Herren, die mit diesem Antrage einverstanden sind, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) Es ist die Minderheit. — Abgelehnt.

Gem.-Rath Dr. Linke: Herr Bürgermeister! Ich habe auch einen Antrag gestellt zu § 5. Dort heißt es nämlich: „2 fl. jährlich für eine 50jährige Straßenbenützungsdauer"; ich habe aber beantragt: „2 fl. jährlich für eine Straßenbenützungsdauer bis zu 50 Jahren."

Bürgermeister: Die Herren haben den Antrag gehört; ich bitte also jene Herren, welche mit dem Antrage des Herrn Gem.-Rathes Dr. Linke einverstanden sind, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Das ist die Minderheit. — Abgelehnt.

Der Antrag des Herrn Referenten ist also angenommen.

Gem-Rath Gregorig (zur Geschäftsordnung): Ich möchte den geehrten Herrn Bürgermeister ersuchen, mir den Passus aus der Geschäftsordnung zu zeigen, nach welchem jemand, nachdem die General-Debatte geschlossen ist, keinen Vertagungs-Antrag mehr stellen darf. Es kann sich ja während der Debatte herausstellen, dass etwas nicht durchführbar ist, und infolge dessen kann jeder Beliebige den Antrag auf Vertagung stellen. Ich beantrage also nochmals die Vertagung. (Unruhe rechts.)

Bürgermeister: Ich bitte, darauf habe ich Antwort zu geben. Der Gegenstand ist erledigt, über Punkt 5 ist abgestimmt. Dem Herrn Gem.-Rath Gregorig habe ich schon früher gesagt, dass Vertagungs-Anträge immer gestellt werden können, dass aber der gestellte Antrag kein Vertagungs-Antrag war. Ich bitte, gefälligst die Geschäftsordnung selbst zu lesen. Die Herren brauchen doch nicht von mir einen Unterricht.

(Gem.-Rath Hawranek: Wir wissen es schon, Sie wissen es aber nicht, Herr Bürgermeister!)

§ 6! — Wünscht jemand das Wort?

(Gem.-Rath Gregorig: Ich habe den Vertagungs-Antrag gestellt! — Gem.-Rath Jedlička: Das hat er nicht gehört! Polizei her, dann hört er's! — Gem.-Rath Hawranek: Wie keine Controle ist, macht er, was er will!)

Herr Gem.-Rath Hawranek, ich rufe Sie zur Ordnung, weil Sie immer unterbrechen und stören.

Gem.-Rath K. J. Müller: Im § 6 ist enthalten, dass die Gesellschaft das Recht hat, nach Erlangen der Concession auch noch weitere Strecken zu bauen.

Ich möchte den Herrn Referenten fragen, was darunter zu verstehen ist: Im § 6, Punkt 1, ist die Bestimmung enthalten, dass die Gesellschaft das Recht hat, von der Kronprinz Rudolfstraße abzweigend, Querlinien zu erbauen. Welche Linien darunter gemeint sind, ob das die Linien sind, welche ich vorher beantragt habe; die Linie der Donaustadt und diesseits der Brücke, ist nicht gesagt. Wenn das der Fall wäre, dass das die Linien sind, dann bin ich einverstanden.

Referent: Die Gesellschaft hat einen großen Wert darauf gelegt, dass ihr das Recht eingeräumt werde, in einem ihr beliebigen Zeitpunkte gewisse Linien auszubauen; das ist insbesondere die hier angeführte Linie. Die Linien sind nicht genau präcisiert. Es ist das unzweifelhaft nicht bloß eine Linie in die angrenzenden Bezirke, also insbesondere auch anschließend an den I. Bezirk, und auch die Linie in die Donaustadt, also alle Linien, welche die Gesellschaft für lucrativ hält. Aber sie hat das Recht, sie zu bauen, nicht die Verpflichtung dazu. Die Verpflichtung, diese Linien zu bauen, tritt erst dann ein, wenn eine 6percentige Verzinsung oder ein Brutto-Ertrag von 130.000 fl. sich ergibt.

Gem.-Rath K. J. Müller (fortfahrend): Dass unter dem Nachbarbezirke die Donaustadt gemeint ist, musste gesagt werden. Die Donaustadt gehört ja zum II. Bezirke von Wien, aber sie könnte hier möglichenfalls als angrenzender Bezirk aufgefasst werden.

Referent: Ich bitte, der Wortlaut der betreffenden Bestimmung heißt: „Von der Kronprinz Rudolfstraße nach beiden Seiten abzweigende Querlinien" — also nach beiden Seiten abzweigende Querlinien — „mit Anschluss an die angrenzenden Bezirke . . . zu bauen." Ich glaube, damit ist alles gesagt, worüber der Herr Vorredner im Unklaren ist.

Gem.-Rath Gregorig: Ich habe früher den Vertagungs-Antrag gestellt, bevor der frühere zur Abstimmung gekommen ist. Der Herr Bürgermeister hat mich nicht verstanden. Ich begreife es, denn es ist heute absolut unmöglich, von einer ordentlichen Berathung zu sprechen, und es ist heute soviel dagegen gesprochen worden, dass die richtige Aufmerksamkeit fehlt und ein der Wichtigkeit des Gegenstandes angemessener Ernst nicht möglich ist. Deshalb stelle ich nochmals den Vertagungs-Antrag.

Bürgermeister: Der Herr Referent hat über diesen Vertagungs-Antrag das Wort.

Referent: Ich erlaube mir, auf den Umstand aufmerksam zu machen, dass die Tracenrevision Samstag den 23. d. M. stattfindet. Nachdem wir voraussichtlich ohnedies nicht in der Lage sein werden, die Berathung des Referates heute zu Ende zu führen (Rufe rechts: O ja! — Gem.-Rath Frauenberger: Nachtsitzung!) und vielleicht noch eine andere Sitzung dazu nothwendig ist, so ersehen Sie daraus, dass die Angelegenheit außerordentlich dringlicher Natur ist und da der Gegenstand überdies reif zur Durchberathung ist, bitte ich, den Vertagungs-Antrag abzulehnen.

Bürgermeister: Es ist der Antrag auf Vertagung des Referates gestellt. Jene Herren, welche dem zustimmen, bitte ich, die Hand zu erheben. (Geschieht.) — Minorität; der Antrag ist abgelehnt.

Gem.-Rath Dr. Linke: Im § 6 wird der Unternehmung das Recht eingeräumt, nach erlangter Concession die nachbenannten Strecken unter den Bedingungen dieses Vertrages zu bauen und in Betrieb zu setzen. Es wird aber nicht der Unternehmung die Pflicht auferlegt, es zu thun, wenn die Gemeinde Wien es verlangt. Es steht zwar im Alinea 3: „Sobald in einem Jahre das Reinerträgnis 6 Percent des Actiencapitales oder die gesammten Brutto-Einnahmen mehr als 130.000 fl. betragen, dann ist die Unternehmung dazu verpflichtet." Aber wann diese Umstände eintreten werden, ist sehr fraglich; ich zweifle, dass das überhaupt früher eintreten wird, als sich die Nothwendigkeit zeigt, dass wirklich andere Linien gebaut werden.

Also ich bin der Ansicht, dass in dieser Voraussetzung mit 6 Percent eine zu große Concession für die Unternehmung liegt.

Die Unternehmung muss schon früher unter allen Umständen verpflichtet werden, die nachbenannten Linien zu bauen, sobald die Gemeinde Wien es verlangt, es muss dies dem freien Ermessen der Gemeinde Wien überlassen werden, und zwar umsomehr, als eine Prüfung des Reinertrages und der Brutto-Einnahme sehr schwer möglich ist, wenn die Gemeinde auch, wie es später heißt, einen Delegierten zur Prüfung der Bücher absenden kann.

Ich beantrage daher, den § 6 dahin zu modificieren, dass es nach dem ersten Absatze heißt: „und der Gemeinde Wien steht das Recht zu, es unter diesen Bedingungen zu verlangen." Dann könnte der letzte Absatz ganz entfallen.

Gem.-Rath Sebastian Grünbeck: Verehrte Herren! Wir sind bei § 6 angelangt, und zwar muss ich, wie ich schon in der General-Debatte bemerkt habe, auch hier Folgendes erklären: Sie finden hier: „Sobald das Reinerträgnis 6 Percent des Actiencapitales beträgt." Sie wissen, wie heute die Capitalien angelegt werden: zu 3 und 4 Percent. Der Staat gibt auch nur 4 Percent. Ich sehe nicht ein, warum die Gesellschaft erst bei einem Reinerträgnisse von 6 Percent verpflichtet werden soll, die neuen Linien zu bauen. Sie wissen auch recht gut, wie man die Bilanzen herstellt, dass sie nie über 6 Percent hinaufkommen. Ergo wird die Gesellschaft nie verpflichtet sein, diese Linien zu bauen. Mit diesem Percentsatze bin ich absolut nicht einverstanden. Ich glaube, es wäre viel besser, wenn wir eine Zeit festsetzen oder doch den Percentsatz herabsetzen. Sie werden dasselbe finden, wie bei den Privatbahnen, die man verstaatlichen will: es werden die Bilanzen so wunderbar gestellt, dass man eigentlich daraufzahlen müsste. So wird auch hier immer die Bilanz gestellt werden, diese Bahn wird nie 6 Percent tragen, sie wird vielleicht $5^1/_2$ oder $5^3/_4$ Percent tragen. Auf 6 Percent werden sie nicht hinaufkommen. Damit ist die Verpflichtung der Bahn, die neuen Linien zu bauen, beseitigt. Gerade das ist ein Punkt, dem wir nicht so zustimmen können, absolut nicht. Ich beantrage daher, dass nicht die Percentuierung maßgebend sein soll, sondern dass die Gesellschaft verpflichtet werden soll, nach Ablauf von drei Jahren die neuen Linien zu bauen.

Gem.-Rath Dr. Daum: Ich hätte eine Anfrage an den Herrn Referenten zu stellen. Ich bin mir über die Bedeutung dieser Fassung des Paragraphen nicht ganz klar. Es heißt im ersten Absatze: „Der Unternehmung stehe das Recht zu, folgende Strecken in Betrieb zu setzen." Was für ein Recht ist damit gemeint? Die Gemeinde kann der Unternehmung wohl kein anderes Recht verleihen, als das der Straßenbenützung. Dieses Recht kann hier aber wohl nicht gemeint sein, denn die Gemeinde kann doch nicht in bianco der Unternehmung das Benützungsrecht für alle beliebigen Straßen verleihen — und der Herr Referent hat ja früher die Aufklärung gegeben, dass im Alinea 1 eine heute noch ganz unbestimmte Zahl und Art von Linien gemeint ist, sondern diese Straßenbenützung muss ganz bestimmt individualisiert sein, wie es im § 1 bezüglich der Hauptlinie auch geschehen ist. Ich erkläre mir die Absicht, welche damit verbunden war, so: Es soll damit gesagt sein, die Unternehmung wird verpflichtet, sobald in einem Jahre das Reinerträgnis u. s. w. übersteigt, diese Linien zu bauen, das Recht der Straßenbenützung wird ihr die Gemeinde dann, wenn die Linien bestimmt sind, seinerzeit ertheilen. Wenn meine Anschauung richtig ist, so müsste der erste Absatz vollständig fallen.

Bürgermeister: Wünscht noch einer der Herren das Wort? (Niemand meldet sich.) Es ist nicht der Fall, die Debatte ist geschlossen. Der Herr Referent hat das Schlusswort.

Referent: Es sind mehrere Einwendungen gemacht, beziehungsweise Anträge gestellt werden.

In erster Linie hat Herr Gem.-Rath Dr. Linke den Antrag gestellt, dass nur das erste Alinea angenommen, dieses aber dahin ergänzt werden möge, dass die Gemeinde Wien auch berechtigt sei, unter den Bedingungen dieses Vertrages jederzeit den Bau dieser Linien zu verlangen.

Der Herr Gem.-Rath Grünbeck hat wiederum den Antrag gestellt, dass die Unternehmung verpflichtet sei, nach Ablauf von drei Jahren diese Linien zu bauen.

Herr College Dr. Daum selbst hat in einer anderen Richtung Aufklärung verlangt, die ich mir nun zu geben erlaube.

Ursprünglich war die Fassung des Vertrages so, dass die Gemeinde Wien bei einer sechspercentigen Verzinsung des Anlagecapitales oder bei einer Brutto-Einnahme von mehr als 100.000 fl. das Recht haben sollte, zu verlangen, dass diese Linien erbaut werden. Erst nachdem der ursprüngliche Entwurf fertig war und die Unternehmung bereits demselben zugestimmt hatte, ist die Unternehmung mit einer Eingabe an den Stadtrath herangetreten und hat darauf aufmerksam gemacht, dass aus der Fassung dieses Paragraphen für sie Financierungsschwierigkeiten entstehen und dieselben dahin ergänzt werden sollen, dass die Unternehmung auch das Recht haben soll, jederzeit diese Linien zu erbauen, nicht bloß der Gemeinderath das Recht haben soll, der Unternehmung die Verpflichtung zum Baue aufzuerlegen; die Unternehmung sollte also in einem ihr beliebigen Zeitpunkte ohne Rücksicht auf die Verzinsung des Capitales und das Brutto-Erträgnis diese Linien bauen können.

Die Straße ist heute noch gar nicht bestimmt. Die Unternehmung muss zum mindesten der Gemeinde angeben, das und das ist die Straße, durch welche wir die Linie zu führen beabsichtigen. Wenn die Gemeinde ihre Zustimmung gibt, so soll der Unternehmung das Recht zur Erbauung eingeräumt werden. Die Gemeinde Wien hat auch nach dem Schlussabsatze die Wahl nach der einen oder anderen Seite. Nachdem aber im vorhinein gar nicht in bestimmter Weise festgestellt ist, welche Trace, welche Richtung die Linie nehmen soll, so sind diesfalls unter allen Umständen Verhandlungen nothwendig. Das ist die Genesis dieses Absatzes. Übrigens ist er klar genug, so dass weitere Zweifel darüber nicht bestehen können.

Bürgermeister: Wir schreiten zur Abstimmung.

Gem.-Rath Dr. Daum: Herr Bürgermeister, ich habe noch nicht geschlossen. Ich habe eine Anfrage an den Herrn Referenten gerichtet, die er beantwortet hat. Ich muss nun fortsetzen.

Bürgermeister: Ich habe vorhin die Debatte geschlossen und dem Herrn Referenten das Schlusswort gegeben.

Gem.-Rath Dr. Daum: Ich hatte noch nicht zu Ende gesprochen!

Bürgermeister: Ich habe ausdrücklich gefragt, ob noch jemand das Wort wünscht. Wenn die Wiederaufnahme der Debatte beantragt wird, so werde ich den Antrag zur Abstimmung bringen. Sonst könnte ich das nicht zulassen.

Gem.-Rath Dr. Daum: Ich muss um Entschuldigung bitten. Ich habe das Wort nicht erst zu erbitten gebraucht, ich hatte es schon.

Bürgermeister: Ich bedauere lebhaft. Ich habe die Debatte geschlossen und habe gesagt: „Der Herr Referent hat das Schluss-

wort." Wenn die Wiederaufnahme der Debatte gewünscht wird, so muss das einer der Herren beantragen.

Gem.-Rath Dr. Daum: Dann beantrage ich die Wiederaufnahme der Debatte.

Bürgermeister: Es ist der Antrag gestellt, die Debatte wieder aufzunehmen.

Ich bitte jene Herren, welche dafür sind, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Ist die Minderheit! (Widerspruch links.) Ich bitte also, sich von den Sitzen zu erheben. (Geschieht.) Jetzt ist es die Mehrheit; der Antrag ist angenommen. (Gelächter links.)

Gem.-Rath Dr. Daum: Die Aufklärungen des Herrn Referenten haben mich nicht vollständig beruhigt, denn ich bin noch im Zweifel, ob nicht der Absatz so aufgefasst werden könnte, als ob der Gemeinde hiedurch die Verpflichtung erwüchse, der Unternehmung ihr beliebige Straßen zur Verfügung zu stellen.

Ich glaube, dass zum mindesten, wenn diese Ansicht vorliegt, eine Missdeutung dadurch vermieden werden könnte, dass zum ersten Absatze: „Der Unternehmung steht das Recht zu, nach erlangter Concession folgende Strecken unter den Bedingungen dieses Vertrages zu bauen und in Betrieb zu setzen", hinzugefügt werde: „und die Gemeinde wird nach Feststellung der Trace das Straßenbenützungsrecht ertheilen".

Bürgermeister: Wünscht jemand von den Herren das Wort? (Niemand meldet sich.) Es ist nicht der Fall. Die Debatte ist geschlossen.

Referent (zum Schlusswort): Ich habe gegen diesen Zusatz-Antrag, nachdem er einen thatsächlich vorhandenen Zweifel beseitigt, gar nichts einzuwenden.

Bürgermeister: Wir schreiten zur Abstimmung. Das erste Alinea wurde nicht bekämpft; dasselbe lautet: „Der Unternehmung steht das Recht zu, nach erlangter Concession folgende Strecken unter den Bedingungen dieses Vertrages zu bauen und in Betrieb zu setzen."

Dagegen ist keine Einwendung erhoben worden; ich erkläre dasselbe für angenommen.

Jetzt kommen die Zusatz-Anträge, und zwar der Zusatz-Antrag des Herrn Gem.-Rathes Dr. Daum: „und die Gemeinde wird das Straßenbenützungsrecht nach Feststellung der Trace ertheilen", und der Zusatz-Antrag Dr. Linke: „Der Gemeinde steht das Recht zu, nach Erlangen der Concession, wenn es die Verkehrsbedürfnisse erfordern, sie nach ihrem Ermessen jederzeit zu verlangen."

Ich bitte jene Herren, welche mit dem Zusatz-Antrage des Gem.-Rathes Dr. Daum einverstanden sind, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Ich ersuche diejenigen Herren, welche mit dem Zusatz-Antrage des Gem.-Rathes Dr. Linke einverstanden sind, die Hand zu erheben. (Nach einer Pause:) Es ist die Minderheit. — Abgelehnt.

In dem weiteren Punkte heißt es nach dem Referenten-Antrage (liest):

„1. Von der Kronprinz Rudolfstraße, nach beiden Seiten abzweigend, Querlinien mit Anschluss an die dem II. Bezirke benachbarten Bezirke.

2. Kagran—Leopoldau.

3. Kagran—Lang-Enzersdorf."

Dagegen ist auch keine Einwendung erhoben worden. — Angenommen.

Hingegen liegen gegen den Antrag des Referenten, „dass diese Linien zu bauen sind, sobald in einem Jahre das Reinerträgnis 6 Percent des Actiencapitales oder die gesammten Brutto-Einnahmen mehr als 130.000 fl. betragen sollten", Gegen-Anträge vor, und zwar vom Herrn Gem.-Rath Seb. Grünbeck: „dass die Unternehmung verpflichtet ist, schon nach Ablauf von drei Jahren ohne Rücksicht auf das Ergebnis zu bauen", und vom Gem.-Rath Dr. Linke: „dass die Unternehmung über Verlangen der Gemeinde Wien spätestens binnen 6 Monaten zu bauen habe."

Ich werde zuerst den Antrag Grünbeck zur Abstimmung bringen. Ich bitte also jene Herren, welche diesem Antrage zustimmen, die Hand zu erheben. (Nach einer Pause:) Es ist die Minderheit. Abgelehnt. Sohin folgt der Antrag des Gem.-Rathes Dr. Linke. Ich bitte diejenigen Herren, welche mit diesem Antrage einverstanden sind, die Hand zu erheben. (Nach einer Pause:) Es ist die Minderheit. Abgelehnt. Nun bitte ich jene Herren, die mit dem Referenten-Antrage einverstanden sind, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Es ist die Mehrheit. Angenommen. Wir kommen nun zu § 7. Wünscht jemand das Wort?

Gem.-Rath Seiler (zur Geschäftsordnung): Nachdem wir, meine Herren, einerseits die Concession ertheilt haben, andererseits der Vertrag so hart ist, dass wir froh sein sollen, dass die Gesellschaft ihn annimmt, beantrage ich die en bloc-Annahme der folgenden Paragraphe.

Bürgermeister: Es ist von Seiten des Herrn Gem.-Rathes Seiler beantragt, die folgenden Paragraphe des Vertrages en bloc anzunehmen.

Jene Herren, welche damit einverstanden sind, bitte ich die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen. Der Gegenstand ist erledigt.

Beschluss: Vertrag, welcher am heutigen, unten angesetzten Tage zwischen der Gemeinde Wien einerseits und der Bauunternehmung Ritschl & Cie. andererseits aus Anlass der Benützung städtischer Straßengründe für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Wien nach Kagran zufolge Gemeinderaths-Beschlusses vom 19. September 1893 abgeschlossen worden ist.

§ 1.

Die Gemeinde Wien erklärt, unter den in diesem Vertrage festgesetzten Bedingungen ihre Zustimmung dazu zu geben, dass die Bauunternehmung Ritschl & Cie. auf die in diesem Vertrage angegebene Art und Weise zum Baue und Betriebe einer elektrischen Straßenbahn von Wien nach Kagran die in dem beigehefteten und einen integrierenden Bestandtheil dieses Vertrages bildenden Plane roth lasierten städtischen Straßengründe in der Kronprinz Rudolfstraße, und zwar von der projectierten Station „Praterstern" dieser Bahn bis Kilometer 0·7 derselben im Péagebetriebe mit der Wiener Tramway-Gesellschaft oder deren Rechtsnachfolgern für die Dauer dieses Péagevertrages bis längstens 31. December 1925, vom Kilometer 0·7 außerhalb der bestehenden Tramwaygeleise bis zur Rampe der Kronprinz Rudolfsbrücke für die Concessionsdauer, insoweit dieselbe

fünfzig Jahre nicht übersteigt, gerechnet vom Tage der Concessionsertheilung, benütze.

Die Bewilligung zur Fortsetzung des Péageverkehres oder die Benützung eines nach dem Erachten der Gemeinde Wien verfügbaren Theiles der Kronprinz Rudolfstraße oder einer Parallelstraße nach dem 31. December 1925 bleibt einem dann zu vereinbarenden Übereinkommen vorbehalten.

Über Aufforderung der Gemeinde Wien wird die Unternehmung binnen spätestens sechs Monaten dieses Péageverhältnis lösen, in welchem Falle die Gemeinde Wien einen anderweitig verfügbaren Straßengrund zur Erreichung der Anfangstation „Praterstern" oder eines anderen innerhalb des verbauten Theiles von Wien, II. Bezirk, gelegenen Punktes unter den für die nicht in der Péagestrecke gelegenen Theile der Bahnstrecke in der Kronprinz Rudolfstraße geltenden Vertragsbestimmungen überlassen wird. Über die Frage, ob ein Straßengrund zu diesem Zwecke verfügbar ist, entscheidet mit Ausschluss des Rechtsweges und jedes Rechtsmittels nur die Gemeinde Wien.

§ 2.

Die Bauunternehmung hat für die Benützung dieser städtischen Straßengründe zum Baue und Betriebe der vorbezeichneten Bahn ein jährliches Entgelt von 5 kr. ö. W. per Meter der Péagestrecke oder dessen Bruchtheil und von 20 kr. ö. W. per Meter selbständiger Geleiseanlage oder dessen Bruchtheil im vorhinein vom Tage des Baubeginnes am 1. Jänner jeden Jahres zu bezahlen.

Diese Straßenbenützungsgebür kann bis auf 2 fl. per Meter der Bahnanlage, und zwar ohne Unterschied zwischen der Péagestrecke und der selbständigen Geleiseanlage, jedoch nicht vor Ablauf des zwanzigsten Betriebsjahres, erhöht werden.

Für die Benützung der städtischen Straßengründe zur Herstellung von Objecten hat die Unternehmung ein jährliches Entgelt von 60 kr. per Quadratmeter der benützten Fläche vom Tage des Baubeginnes an und für jede aufgestellte Säule oder Leitungsmast einen Gulden am 1. Jänner jeden Jahres zu entrichten.

Überdies ist, wenn das jährliche Reinerträgnis aus dem Betriebe der Bahn und aus den mit dem Betriebe der Bahn zusammenhängenden Geschäften der Unternehmung 6 Percent des investierten Capitales übersteigt, bei einem Reinerträgnisse von 6 bis 7 Percent außerdem von diesem siebenten Percent oder dessen Bruchtheil ein Zehntel, bei einem Reinerträgnisse von 7 bis 8 Percent außerdem von diesem achten Percent oder dessen Bruchtheil zwei Zehntel, bei einem Reinerträgnis von 8 bis 9 Percent von diesem neunten Percent oder dessen Bruchtheil außerdem drei Zehntel, bei einem Reinerträgnisse von 9 bis 10 Percent außerdem von diesem zehnten Percent oder dessen Bruchtheil vier Zehntel, endlich von dem 10 Percent übersteigenden Reinerträgnisse außerdem die Hälfte an die Gemeinde zu zahlen.

Nach Wahl der Gemeinde kann der Gewinnantheil auch von dem den Betrag von 130.000 fl. übersteigenden Mehrertrag der Brutto-Einnahmen derart bemessen werden, dass die Unternehmung von den ersten 10.000 fl. des Mehrertrages über 130.000 fl. . $^1/_{10}$
von den zweiten 10.000 fl. des Mehrertrages über 130.000 fl. . . . . $^2/_{10}$
von den dritten 10.000 fl. des Mehrertrages über 130.000 fl. . . . . $^3/_{10}$
von den vierten 10.000 fl. des Mehrertrages über 130.000 fl. . . . . $^4/_{10}$
von dem Mehrertrage über 170.000 fl. . . . . $^5/_{10}$
an die Gemeinde zu zahlen hat.

Die Höhe der abgabefreien Brutto-Einnahmen bleibt so lange mit 130.000 fl. festgesetzt, als eine Verlängerung der Strecke Praterstern—Kagran nicht stattfindet, eine Zweigstrecke nicht erbaut wird, eine außerordentliche Vermehrung der Fahrbetriebsmittel nicht stattgefunden hat und die oberirdische Leitung nicht beseitigt werden muss.

Vom Beginne des zwanzigsten Betriebsjahres an darf der Gewinnantheil der Gemeinde auf keinen Fall geringer als $^1/_2$ Percent der gesammten Brutto-Einnahmen sein.

Die percentuelle Abgabe vom Rein- oder Brutto-Erträgnisse ist sofort nach erfolgter Veröffentlichung des jährlichen Rechnungsabschlusses der Bahnunternehmung, längstens aber bis 30. Juni jeden Jahres, für das vorhergegangene Jahr an die städtische Hauptcassa abzuführen.

Zur Controle dieser Abgabenverpflichtung wird den Organen der Gemeinde, welche mit einem diesbezüglichen speciellen Auftrage des Bürgermeisters sich legitimieren werden, vollkommene Einsicht in alle Geschäftsbücher, Documente und Behelfe jeder Art im Geschäftslocale der Unternehmung auch behufs Anfertigung von Notizen gestattet werden.

§ 3.

An Gebür zum Armenfonde hat die Unternehmung vom Beginne des fünfzehnten Betriebsjahres jährlich im vorhinein von jedem in Betrieb gesetzten Wagen per Sitzplatz, die Dachsitze eingerechnet, einen Gulden ö. W. an die Stadtcassa zu bezahlen.

Diese Gebür wird jedoch jährlich so lange in die nach § 2 an die Gemeinde zu entrichtende Abgabe eingerechnet, bis der Betrieb einer der im § 6, Punkt 1, bezeichneten beiden Zweigstrecken eröffnet wird.

§ 4.

Die Unternehmung verpflichtet sich, über Verlangen der Gemeinde Wien Elektricität in der von derselben benöthigten Menge und Qualität nach Maßgabe der Leistungsfähigkeit der projectierten Anlage und in der von der Gemeinde bestimmten Weise zur Beleuchtung und Kraftentwicklung für nicht über 2 km rechts und links von der Bahnstrecke entfernte städtische Objecte und öffentliche Straßen zu liefern und in dem hierüber abzuschließenden Vertrage bezüglich des Preises

und sonstiger Lieferungsbedingnisse alle jene Begünstigungen zu gewähren, welche irgendwelche Elektricitäts-Unternehmungen der Gemeinde Wien gewähren oder gewähren werden.

Im übrigen wird die Unternehmung ohne Zustimmung der Gemeinde Wien sonst an niemand Elektricität zu irgendwelchem Zwecke entgeltlich oder unentgeltlich überlassen, sondern die von ihr erzeugte oder bezogene Elektricität lediglich zum Betriebe der Bahn verwenden.

§ 5.

Die Unternehmung ist verpflichtet, eine Linie von der Schüttaustraße über Kaisermühlen nach Stadlau, Aspern herzustellen und in Betrieb zu setzen, und zwar die Theilstrecke dieser Linie bis zum Schüttauplatze innerhalb drei Jahren nach Eröffnung der Linie Wien—Kagran und die Fortsetzung nach Stadlau entweder mit Herstellung eines nach Ansicht der Gemeinde Wien eigenen Bahnkörpers oder, wenn dies nicht durchführbar sein sollte, mit Benützung der nach Stadlau führenden Asperner Landstraße binnen weiteren drei Jahren.

Bei Einhaltung dieser Fristen wird für die Benützung der für diese Zweigstrecke nöthigen städtischen Straßengründe ein Pauschalstraßenzins von 2 fl. ö. W. jährlich für eine 50jährige Straßenbenützungsdauer festgesetzt.

§ 6.

Der Unternehmung steht das Recht zu, nach erlangter Concession folgende Strecken unter den Bedingungen dieses Vertrages zu bauen und in Betrieb zu setzen und wird die Gemeinde das Straßenbenützungsrecht nach Feststellung der Trace ertheilen:

1. Von der Kronprinz Rudolfstraße, nach beiden Seiten abzweigend, Querlinien mit Anschluss an die dem II. Bezirke benachbarten Bezirke;
2. Kagran—Leopoldau;
3. Kagran—Lang-Enzersdorf.

Sobald in einem Jahre das Reinerträgnis 6 Percent des Actiencapitales oder die gesammten Brutto-Einnahmen mehr als 130.000 fl. betragen sollten, ist die Unternehmung verpflichtet, um die Concessionierung einer der sub 1, 2 und 3 genannten Linien nach Auswahl der Gemeinde Wien und über deren Verlangen spätestens binnen sechs Monaten anzusuchen, innerhalb eines Vierteljahres nach ertheilter Concession mit der Herstellung zu beginnen und binnen zwei Jahren nach ertheilter Concession den Betrieb zu eröffnen.

§ 7.

Falls irgendeine dem öffentlichen Verkehre dienende Schienenverbindung (Tramway, Straßenbahn u. dgl.) mit dem Rechte, die Kronprinz Rudolfsbrücke zu passieren, concessioniert werden sollte, ist die Unternehmung der Bahn „Wien—Kagran" verpflichtet, gegen ein von der Gemeinde Wien zu bestimmendes Entgelt dem betreffenden Concessionär nach Weisung der Gemeinde den Péageverkehr auf der Kronprinz Rudolfsbrücke ohne irgendwelche Beschränkung auf der Strecke, welche zur Erreichung eines jenseits der Donau gelegenen Punktes nöthig ist, und zwar in derselben Weise, wie diese Geleise von der elektrischen Bahn regelmäßig benützt werden, derart zu gestatten, dass beide Betriebe nebeneinander bestehen können.

§ 8.

Über Verlangen der Gemeinde wird die Unternehmung den von einer anschließenden Personentransport-Unternehmung angebotenen Correspondenzdienstverkehr, wenn dessen Bestimmungen nach dem Ermessen der Gemeinde Wien als annehmbar erklär werden, einzugehen haben.

§ 9.

Die Gemeinde Wien behält sich das Recht vor, auch anderen Unternehmungen die Benützung von städt. Gründen für die Verbindung von Punkten der Stadt zu ertheilen, welche bereits durch die von der Unternehmung zu erbauende Linie verbunden sind, auch für solche Linien, welche von der zu erbauenden Strecke Praterstern—Kagran ausgehen oder in sie einmünden. Die Unternehmung darf insbesondere keine Einwendungen erheben oder Ersatz- oder Entschädigungsansprüche an die Gemeinde stellen, wenn ihre Linie von solchen Linien gekreuzt wird, welche zufolge erhaltener Bewilligung von anderen Unternehmern auf Querstraßen errichtet werden; sie ist auch verpflichtet, den Eigenthümer fremder Linien die zum Péagebetriebe behufs Verbindung des Anfangs- und Endpunktes derselben nothwendige Strecke ihrer eigenen Geleiseanlage mitbenützen zu lassen; sie hat jedoch in diesem Falle das Recht, von der anderen Unternehmung für die Erhaltung der gemeinschaftlichen Strecke und für die Verzinsung und Amortisierung des in diesem Streckentheile investierten Capitales eine Beitragsleistung zu fordern. Kommt zwischen der Unternehmung und dem anderen Unternehmer eine Einigung über die Höhe der von letzterem zu zahlenden Entschädigungsgebür nicht zustande, so hat die Gemeinde Wien das Recht, die Höhe derselben als für beide Theile bindend festzusetzen.

§ 10.

Falls wegen des Baues oder Betriebes der Bahn Schadenersatzansprüche oder sonstige Ansprüche seitens Dritter an die Gemeinde gestellt werden sollten, hat die Unternehmung der Gemeinde Vertretung zu leisten und sie schad- und klaglos zu halten.

§ 11.

Die Unternehmung hat allen Anordnungen, welche die Gemeinde wegen der Anlegung der Bahn und in der Folge wegen des Bestandes und Betriebes derselben für die Erhaltung der betreffenden Straßen und der sonstigen städtischen Gründe und Objecte für den Verkehr nothwendig findet, nachzukommen, desgleichen die Kosten für alle zur Hintanhaltung einer Störung oder Gefährdung des Verkehres erforderlichen Vorkehrungen zu bestreiten.

§ 12.

Durch die Anlage und den Betrieb der Bahn darf die stete Offenhaltung, Sicherheit und Bequemlichkeit des allgemeinen Verkehres keine Einbuße erleiden; der Bestand der Straßen und ihrer Objecte darf durch die Bahn nicht gefährdet und deren Erhaltung nicht beeinträchtigt werden. Es muss daher die Bahnanlage unter Vornahme der diesfalls erforderlichen Straßen-Reconstructionen in solcher Weise erfolgen, dass derlei Übelständen schon von vornherein vorgebeugt wird.

§ 13.

Die Anlage der Geleise, Ausweichen, Wechsel, Signale, Masten u. s. w. muss in einer solchen Weise vorgenommen werden, dass der Verkehr des anderen Fuhrwerkes nicht behindert wird, das Geleise an allen Stellen anstandslos nach jeder Richtung hin von allen Fuhrwerken befahren und gekreuzt werden kann und auch den Fußgängern in keiner Hinsicht ein Hindernis bereitet wird. Es dürfen daher insbesondere ohne Verlangen oder ohne Zustimmung der Gemeinde

a) keinerlei Einfriedungen und Terrainerhöhungen oder Vertiefungen längs der Bahn angebracht oder außer den Masten Objecte, die über das Niveau der Straße hervorragen, aufgestellt werden;

b) die Schienenoberfläche muss genau im Niveau der Straße liegen;

c) die Ablagerung oder Deponierung von Materialien und Requisiten oder das Stehenlassen von Fahrbetriebsmitteln auf der Straße ist nicht gestattet; dieselbe muss vielmehr in ihrer ganzen Breite einschließlich der Geleise stets freigehalten werden;

d) die Geleise sind stets in gutem Zustande zu erhalten.

§ 14.

Durch den Bau und Betrieb dieser Bahn dürfen die in der Straße gelegenen Öffnungen, Zugänge, Einläufe, Einsteigschachte, Hydranten, Gas- und Wasserleitungen u. s. w. in ihre Zugänglichkeit oder auch in anderer Weise nicht beeinträchtigt werden; daher muss insbesondere dem städtischen Personale der Zutritt zu diesen Objecten behufs Vornahme von Untersuchungen oder Arbeiten an denselben jederzeit unbehindert bleiben und steht der Unternehmung kein Entschädigungsanspruch zu, falls durch diese Arbeiten der Betrieb der Bahn eingestellt werden müsste, oder der letzteren sonst ein Schaden zugehen sollte. Sollten durch die Bahnanlage Wechselkasten, Canalschächte und Gitter u. s. w. getroffen werden, so sind dieselben eventuell nach Angabe des Stadtbauamtes auf Kosten der Unternehmung zu versetzen.

§ 15.

Die Bahn ist normalspurig und mit Ausnahme der Péagestrecke und der Haltestellen eingeleisig und hat folgenden Bedingungen zu entsprechen:

1. Die Bahnanlage in den zweigeleisigen Ausweichstellen darf, zwischen den beiden äußeren Schienenkanten gemessen, nicht mehr als 4·56 m besitzen. Auf der Kronprinz Rudolfsbrücke hat sich diese Entfernung nach den Anordnungen des k. k. Straßenärars derzeit zu richten.

2. Die Geleisezonenbreite wird bei den eingeleisigen Bahnanlagen mit 2·53 m, bei den zweigeleisigen mit 5·06 m festgesetzt. Die Unternehmung ist verpflichtet, die Bahn in der Kronprinz Rudolfstraße innerhalb dieser Zonenbreiten, insoweit derzeit eine Pflasterung nicht besteht, mit regulären Granitwürfelsteinen, homogen mit bereits bestehender Straßenpflasterung, auf ihre Kosten kunstgerecht auszupflastern und das Pflaster in der erwähnten Breite in der ganzen Ausdehnung der Bahn auf städtischem Grunde auf eigene Rechnung stets in einem guten, klaglosen Zustande zu erhalten.

3. Für die oberirdische Leitung sind diesseits der Donau aus schön façonniertem Eisen, jenseits der Donau aus Holz hergestellte aufzustellende Masten in gefälliger Ausstattung nach dem ersten, beziehungsweise zweiten Muster beiliegender Zeichnung zu verwenden und müssen die Säulenarme mit ihrer Unterkante mindestens 5·50 m vom örtlichen Straßenniveau abstehen.

Falls die oberirdische Leitung den Anforderungen der Sicherheit und des Verkehres nicht entsprechen sollte, hat die Unternehmung alle jene Abänderungen an der Stromleitung und der Bahnanlage vorzunehmen, welche die Gemeinde Wien aus obgenannten Rücksichten als nothwendig erklärt und erst, wenn diese Abänderungen sich als ungenügend zur Abhilfe zeigen oder von der Unternehmung nicht pünktlich durchgeführt werden, hat letztere auf ihre Kosten die Leitung zu entfernen und hiefür eine unterirdische Leitung herzustellen.

4. Für den eisernen Bahnoberbau ist ein System zu wählen und der Gemeinde Wien zur Genehmigung vorzulegen, welches die volle Gewähr für die Zweckmäßigkeit desselben bietet.

Die Fahrbetriebsmittel haben hinsichtlich ihrer Größe und Ausstattung im allgemeinen der in beiliegender Zeichnung enthaltenen Projectstype zu entsprechen und ist das Modell der Genehmigung der Gemeinde Wien noch vor Eröffnung der Bahn zu unterziehen.

Für alle auf städtischem Grunde für Bahnzwecke zu errichtenden Objecte sind die Detailzeichnungen zur Genehmigung durch die Gemeinde Wien vorzulegen und ist sich eventuell nach den Bestimmungen der Bauordnung zu benehmen, da die Bewilligung zur Straßenbenützung sich nicht auch auf die Herstellung von Hochbauten bezieht.

Die Leitungsmasten, sowie die übrige Leitungsanlage, welche lediglich zu Bahnbetriebszwecken zu dienen hat, werden auf Verlangen der Gemeinde für ihre eigenen oder den von ihr genehmigten Leitungsanlagen jeder Art und sonstigen Vorrichtungen für Beleuchtungs-, Telegraphen-, Telephonanlagen u. s. w., und zwar für öffentliche Zwecke unentgeltlich, für private Zwecke gegen ein von der Gemeinde Wien im Streitfalle zu bestimmendes Entgelt überlassen und wird die Vor-

nahme der diesfalls nöthigen Abänderungen an den Masten, soweit hiedurch der Bahnbetrieb nicht gestört wird, auf Kosten der Interessierten bedingungslos gestattet.

§ 16.

Alle derzeit bestehenden Zufahrten zu Häusern und sonstigen Realitäten innerhalb des Gemeindegebietes sind auf Kosten der Unternehmung ungeschmälert zu erhalten und dürfen künftig nothwendig werdende Zufahrten durch die Bahn nicht behindert werden.

§ 17.

Die Unternehmung anerkennt folgende Fahrpreise vertragsmäßig als Maximaltarifpreise an:

a) Bis zum Ablauf des 4. Betriebsjahres: Für Erwachsene in der Strecke zwischen Praterstern—Militärschießstätte und Kaisermühlen—Kagran höchstens 10 kr., für die ganze Strecke höchstens 15 kr. per Person, für Kinder vom zweiten bis zehnten Lebensjahre auf allen Strecken höchstens 6 kr.;

b) mit Beginn des 5. Betriebsjahres: Für Erwachsene in der Strecke zwischen Praterstern—Militärschießstätte und Kaisermühlen—Kagran höchstens 8 kr., für die ganze Strecke höchstens 12 kr. ö. W., für Kinder vom zweiten bis zehnten Lebensjahre auf allen Strecken höchstens 5 kr. Für Gepäck, welches nicht unter dem Sitze oder auf den Gepäckstraggittern untergebracht werden kann, und zwar: leere Butten, Kreunzen und Gefäße, Körbe, höchstens 5 kr. à Stück; für volle Markt-, Geflügelbutten, größere volle Koffer und Körbe bis 20 kg 10 kr., für alle schwereren derartigen Güter für je 5 kg Mehrgewicht oder dessen Bruchtheil höchstens je 2 kr. ö. W. Großes Handgepäck, Stückgüter, sowie überhaupt bezahlte Frachtgüter werden nicht im Innenraum der Personenwagen, sondern in eigenen Lastabtheilungen oder beigegebenen Lastwagen und nur im äußersten Nothfalle eventuell auf dem Dache der Wagen untergebracht werden.

Personen-, Gepäck- und Frachtentarife unterliegen von fünf zu fünf Jahren nach gepflogenem Vernehmen mit der Unternehmung einer Revision seitens der Gemeinde Wien, wobei das Erträgnis der Unternehmung in der abgelaufenen fünfjährigen Periode sowohl im Falle der Erhöhung als auch Ermäßigung des Tarifes zu berücksichtigen ist.

§ 18.

Die Unternehmung wird, bevor sie den Betrieb eröffnet, und weiterhin, bevor sie irgendwelche Änderungen im Betriebe oder Bestande der Bahn in den Fahrpreisen, in der Fahrordnung, in den Wagentypen u. s. w. bei der Regierung beantragt, mit der Gemeinde Wien das Einvernehmen pflegen und wenn ihr eine diesbezügliche Erledigung binnen fünf Wochen zukommt, die Forderungen der Gemeinde Wien vollinhaltlich im eigenen Ansuchen an die k. k. Regierung berücksichtigen.

§ 19.

Alle Veränderungen, welche infolge der Anlage der Bahn an Canäle, Rohrleitungen 2c., oder am Niveau des Pflasters nothwendig werden, sind von der Unternehmung auf eigene Kosten in der ihr von der Gemeinde Wien vorgeschriebenen Weise herzustellen und ist die Unternehmung für jeden Schaden, der durch die Bahn an den gedachten Objecten oder sonst an privatem oder öffentlichem Gute verursacht wird, verantwortlich und schadenersatzpflichtig. Dagegen kann die Gemeinde Wien für irgendeinen Schaden, welcher der Bahnanlage durch den Bestand von Canälen, Wasserleitungen 2c., oder durch Änderungen an denselben in der Folge zugehen könnte, nicht verantwortlich gemacht werden.

§ 20.

Sollten in der Folge aus Anlass des Betriebes der Bahn Reconstructionen, Verstärkungen, Versicherungen oder Verlegungen von der Gemeinde oder Privaten gehörigen, auf oder unter der Straße befindlichen Objecten was immer für einer Art vorzunehmen sein, so ist die Unternehmung verpflichtet, alle diesbezüglichen Herstellungen sammt Materialbeigabe in ihrem ganzen Umfange auf ihre Kosten und nach den Anforderungen der Gemeinde Wien zur Ausführung zu bringen.

§ 21.

In den gepflasterten Straßen ist der Unternehmung die Wiederverwendung der Pflastersteine zur Auspflasterung des Geleises und zur Anpflasterung des aufgerissenen Pflasters gestattet; in den beschotterten Straßen ist die Schotterdecke nach erfolgter Legung des Geleises von der Unternehmung mit Beigabe des erforderlichen Materiales wieder in gut fahrbaren und mit der angrenzenden Straßendecke gleichen Zustand auf ihre Kosten herzustellen.

§ 22.

Die aus Anlass der Einlegung der Bahngeleise in die bestehenden Straßen erforderlichen Niveauausgleichungen und Pflasterungen sind nicht allein in der Geleisezone, sondern auch in den angrenzenden Straßentheilen nach Anordnung der Gemeinde Wien von der Unternehmung auf eigene Kosten zu bewirken.

§ 23.

Die Unternehmung darf mit dem Aufreißen der Straßendecke erst dann beginnen, wenn sie von Seite der Gemeinde Wien hiezu die Genehmigung erhalten hat; sie ist verpflichtet, die zur Einlegung der Geleise und deren Zugehör erforderlichen Arbeiten möglichst rasch, ununterbrochen und in einer Weise auszuführen, dass der anderweitige Verkehr auf der Straße und insbesondere bei den Straßenkreuzungen in einer der öffentlichen Sicherheit entsprechenden Weise stattfinden kann.

Weiters hat dieselbe die aufgerissenen Straßentheile nach Ausführung der Geleise sofort wieder in guten, fahrbaren Zustand zu versetzen und das hiezu etwa erforderliche neue Materiale beizugeben.

§ 24.

Die Unternehmung wird während der ganzen Vertragsdauer die Säuberung innerhalb der selbst-

ständigen Geleiseanlage in der im § 15, Punkt 2, angegebenen Breite von Schnee, Staub und Koth besorgen und das zusammengezogene Materiale immer sofort durch Verführung von der Straße fortschaffen. Bei der Reinigung ist jede Staubentwickelung hintanzuhalten.

Es ist verboten, das vorbezeichnete Materiale auf die für das Straßenfuhrwerk bestimmte Straßenbreite oder auf die Gehwege zu bringen.

Die Gemeinde Wien wird den Auftrag ertheilen, dass bei Reinigung der übrigen Straßentheile kein Unrath auf die Geleisezone gebracht werde.

Sollte dieses jedoch wider Erwarten dennoch geschehen, so wird die Gemeinde Wien über erfolgte Anzeige sofort Abhilfe treffen.

§ 25.

Die Unternehmung hat den Bahnkörper, soweit derselbe vom Wagen- oder Fußgängerverkehre benützt werden kann, bei Winterglätte in ausreichendem Maße bestreuen zu lassen.

§ 26.

In jenen Fällen, wo bei Feierlichkeiten, Truppenmärschen, Paraden, Vornahme von Herstellungen an Canälen, Röhrenleitungen u. s. w. von Seite der Behörden die zeitweilige Einstellung des Wagenverkehres auf einer Strecke der Bahn für nothwendig erachtet würde, hat sich die Unternehmung den bezüglichen Anordnungen der Behörde ohne irgendeinen Anspruch auf Entschädigung für den ihr aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenden Verlust unweigerlich zu fügen.

§ 27.

Die technische Beurtheilung der Anlage des Baues und des Betriebes dieser Bahn in Bezug auf die benützte communale Straße, dann die Art und Weise, wie die Unternehmung die ihr obliegende Straßenerhaltung und Reinigung besorgt, steht einzig und allein der Gemeinde zu, deren Ausspruch sich die Unternehmung unbedingt zu unterwerfen hat und verzichtet dieselbe in dieser Beziehung auf den Rechtsweg.

§ 28.

Die Unternehmung ist gehalten, die Traversierung der Geleise sowohl zum Zwecke der Neuherstellung als auch der Erhaltung von Canälen, Rohrleitungen, Telegraphenkabeln ꝛc. nicht allein der Gemeinde Wien, sondern auch allen Privaten, welche derlei Objecte mit Zustimmung der Gemeinde Wien erbauen oder besitzen, jederzeit unentgeltlich zu gestatten, jedoch ist die Unternehmung rechtzeitig von jeder solchen Traversierung zu verständigen, damit die erforderlichen Vereinbarungen über die zur Aufrechthaltung und Sicherheit des Bahnbetriebes während der Arbeit nothwendigen Maßregeln getroffen werden können. Die Durchführung dieser Maßregeln obliegt dem Unternehmer dieser Bahn, welcher aber nicht berechtigt ist, hiefür einen Ersatz zu fordern.

§ 29.

Wird eine mit einem Bahngeleise belegte Straße während der Vertragsdauer ganz oder theilweise reguliert, beziehungsweise im Niveau verändert — oder wird eine bisher ungepflasterte Straße gepflastert — oder wird eine Umpflasterung mit Beseitigung des bestehenden und Verwendung eines anderen Materiales vorgenommen — oder ist die Herstellung neuer, oder sind Reconstructionen, eventuell Reparaturen an bestehenden Objecten über, auf oder in dem Straßenkörper nach dem Ermessen der Gemeinde Wien nothwendig, so ist die Unternehmung nicht berechtigt, dagegen eine Einwendung zu erheben, sondern vielmehr verpflichtet, das durch solche bauliche Ausführungen bedingte Aufreißen und Wiederlegen der Geleise selbst und auf eigene Kosten zu bewirken und die Eventualität einer allfälligen Unterbrechung des Betriebes allein zu tragen, wogegen in solchen Fällen seitens der Gemeinde Wien auf ihre Kosten auch in der Geleisezone die dahin treffenden Bauausführungen sammt Materialbeigabe geleistet werden. Selbstverständlich wird, damit der Unternehmung die Erfüllung der ihr vertragsmäßig obliegenden Verpflichtung der ununterbrochenen Aufrechthaltung des Betriebes während der Zeit der Ausführung dieser vorbezeichneten Straßenherstellungen nicht unmöglich gemacht werde, die Gemeinde bezüglich der eigenen Straßen erforderlichenfalls vor Beginn der betreffenden Arbeiten die provisorische Verlegung der Bahngeleise auf der zu reconstruierenden Fahrbahn gestatten, in welchem Falle die Unternehmung die Kosten des Provisoriums aus Eigenem zu bestreiten hat.

Auch obliegt der Unternehmung sodann selbstverständlich die im § 15, Punkt 2, bedungene Erhaltung der reconstruierten Straßentheile.

§ 30.

Sollte über Anordnung der Gemeinde Wien eine zur Bahnanlage benützte Straße ganz oder theilweise aufgelassen oder verlegt werden, oder sollte eine solche Straße aus öffentlichen Rücksichten als für den Bahnbetrieb nicht mehr geeignet erkannt werden, so hat die Unternehmung auf ihre Kosten und ohne Anspruch auf eine Entschädigung die Geleise sammt Zugehör aus der bezüglichen Straße zu entfernen, den benützten Straßenkörper in den mit den angrenzenden Straßentheilen conform in Stand zu versetzen und die Bahn in die zu bestimmende Ersatzstraße unter Einhaltung der für die ursprüngliche Anlage eingegangenen Verpflichtungen umzulegen; ebenso hat die Unternehmung in jenen Fällen, wo nachträglich eine Veränderung der die Straßen begrenzenden Baulinien, beziehungsweise eine Verbreiterung oder Richtungsänderung der Straßen, eine Verschiebung der Fahrbahnen, überhaupt eine Änderung in der Situation oder im Querprofile der Straßen von der Gemeinde angeordnet oder ausgeführt werden sollte, über Auftrag der Gemeinde Wien die hiedurch bedingte Verlegung der Geleise auf ihre Kosten vorzunehmen und die Straßen in der verlassenen Geleisezone in einen solchen Stand zu versetzen, welcher dem Zustande der parallel angrenzenden Straßentheile im Zeitpunkte der Verlegung der Geleise gleich ist.

§ 31.

Wird durch Elementarereignisse oder durch Bruch von Canälen, Rohrleitungen oder durch irgendeine andere Ursache die Straße beschädigt und der Bahnbetrieb gestört, so hat die Unternehmung keinen Anspruch auf irgendeine Entschädigung gegen die Gemeinde Wien, vielmehr ist sie gehalten, nach erfolgter Reconstruction der beschädigten städtischen Bauobjecte, beziehungsweise solcher Objecte, deren Errichtung von der Gemeinde Wien bewilligt wurde, das Geleise und die Straßendecke in der im § 15, Punkt 2, normierten Geleisezone auf eigene Kosten in den früheren Stand zu setzen.

§ 32.

Der Unternehmung obliegt die Verpflichtung, durch ihre eigenen Bahnbediensteten die erforderliche Überwachung zu pflegen, damit die zur Erhaltung und Reinigung der Straßen in der Geleisezone nothwendigen Vorkehrungen und Arbeiten stets rechtzeitig und nicht erst dann, wenn eine diesbezügliche Weisung durch die Organe der Gemeinde erfolgt, bewerkstelligt werden.

Sollten aber dennoch von den Executivorganen der Gemeinde Wien Vernachlässigungen rücksichtlich der Erhaltung der Straßendecke oder der Koth-, Staub- und Schneesäuberung und Verführung beobachtet werden, so hat die Unternehmung dem ihr diesfalls von der Gemeinde Wien zukommenden Auftrage sogleich und unweigerlich nachzukommen, widrigenfalls die Gemeinde Wien die erforderlichen Arbeiten auf Gefahr und Kosten der Unternehmung veranlassen wird.

§ 33.

Die Unternehmung verpflichtet sich, die gesammte Bahnanlage, nebst dem ganzen Zubehör, insbesondere die Geleise, Leitungen, Masten, Beleuchtungsapparate, Fahrbetriebsmittel, Stationshäuschen u. s. w., stets in bestem Zustande zu erhalten und allen bezüglichen Anforderungen der Gemeinde Wien unweigerlich Folge zu leisten.

Die Unternehmung macht sich weiter verbindlich, bei der Bahnanlage und dem Betriebe, insbesondere der Stromleitung, alle solche Verbesserungen einzuführen, welche die Fortschritte der Technik an die Hand geben.

§ 34.

Alle infolge des Bahnbaues oder Bahnbetriebes während der Dauer des Vertrages an einer Straße stattgefundenen Meliorationen und Verbreiterungen, sowie alle bewirkten Investitionen, namentlich an Pflasterungen oder Straßenobjecten, gehen sofort in das Eigenthum der Gemeinde über, und ist die Unternehmung verpflichtet, die diesfalls erforderlichen Urkunden auf ihre Kosten auszustellen.

§ 35.

Die Unternehmung oder ihre Rechtsnachfolger werden nach Ablauf der Concessionsdauer, falls dann diese Bahn nicht an den Staat heimfällt, die ganze Anlage sammt allem Zubehör und allen Rechten lastenfrei, unentgeltlich, ohne jeden Ersatz der Gemeinde Wien in ihr unbeschränktes Eigenthum übertragen.

Ein solches Verlangen der Gemeinde muss mindestens sechs Monate vor Ablauf der Concession gestellt werden.

§ 36.

Sollte sich bei Endigung des Vertrages die Nothwendigkeit herausstellen, dass entweder längs der ganzen Bahnstrecke oder auch nur eines Theiles derselben die Geleise und das im Straßenkörper befindliche Zubehör entfernt werden müssen, so ist die Unternehmung verpflichtet, dies auf ihre Gefahr und Kosten zu bewerkstelligen und die Straße in der aufgelassenen Geleisezone in einen solchen Zustand zu versetzen, welcher dem Zustande der angrenzenden Straßentheile im Zeitpunkte der Endigung des Vertrages gleich ist. Sollten die Unternehmung oder ihre Rechtsnachfolger einem solchen Auftrage der Gemeinde binnen der von der letzteren bestimmten angemessenen Frist nicht nachkommen, so ist die Gemeinde berechtigt, auf Kosten und Gefahr der Unternehmung dieses sämmtliche Materiale vom städtischen Straßengrunde zu entfernen, ohne für irgendwelche aus diesem Anlasse dem Materiale zugegangene Beschädigungen, seien solche auch in einem Verschulden der mit der Ausführung betrauten Organe begründet, einen Ersatz zu leisten.

§ 37.

Bei Endigung des Vertrages, mag diese aus was immer für einem Grunde mit oder gegen den Willen der Unternehmung eintreten und mag diese Endigung sich entweder auf die gesammte Bahnstrecke oder nur auf einen Theil derselben beziehen, erlischt die von der Gemeinde Wien zufolge § 1 ertheilte Bewilligung und hat derjenige, der den Fortbetrieb der Bahn übernehmen will, mit der Gemeinde ein neues Übereinkommen zu treffen.

§ 38.

Die Unternehmung hat die für diesen Vertrag etwa entfallenden Staatsgebüren, sowie die Gebüren für alle in der Folge aus Anlass dieses Vertrages oder Erfüllung einer Bestimmung desselben etwa auszustellenden Rechtsurkunden, als: Quittungen, Eingaben an Behörden u. s. w. zu bestreiten.

§ 39.

Die Unternehmung hat bei Ausfertigung dieses Vertrages eine Gesammtcaution von 5000 fl. ö. W. in Barem oder in von der Gemeinde zur Cautionsleistung geeignet erkannten Wertpapieren zu Handen der städtischen Hauptcassa zu erlegen. Der Wert solcher Papiere wird nach dem Börsencourse des dem Erlagstage unmittelbar vorausgegangenen Tages berechnet.

Diese Caution hat zur Sicherstellung der genauen Erfüllung aller von der Unternehmung in diesem Vertrage gegenüber der Gemeinde übernommenen Verbindlichkeiten zu dienen und soll die Gemeinde Wien berechtigt sein, wenn die Unternehmung einer vertragsmäßigen Verpflichtung, ungeachtet der an sie ergangenen

Erinnerung nicht nachkommt, dieselbe auf ihre Gefahr und Kosten anderweitig ausführen zu lassen, und sich in diesem Falle, sowie in allen übrigen Fällen der Vertragsverletzung aus der Caution und auch aus dem sonstigen Vermögen der Unternehmer schadlos zu halten.

Hiebei ist die Unternehmung für die aus Anlass solcher zwangsweiser Durchführungen entstehenden Betriebsstörungen Ersatz- oder Entschädigungsansprüche zu stellen nicht berechtigt.

Die Unternehmung hat die Caution während der ganzen Dauer des Vertrages stets in der gleichen Werthöhe von 5000 fl. zu erhalten, daher im Falle der Courswert der erlegten Wertpapiere sinkt oder die Caution theilweise oder ganz von der Gemeinde eingezogen würde, dieselbe sofort auf die ursprüngliche Höhe zu ergänzen, rücksichtlich zu erneuern ist. Für den Fall der Erbauung der im § 6, Z. 1, gedachten Linie ist eine weitere angemessene Caution zu bestellen, deren Höhe die Gemeinde Wien zu bestimmen hat.

§ 40.

Die Caution verfällt in ihrem ganzen Betrage zu Gunsten der Gemeinde Wien unter gleichzeitiger sofortiger Erlöschung dieses Vertrages, wenn sich die k. k. Regierung veranlasst finden sollte, noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären, oder wenn nach freiwilliger Auflassung der Bahnanlage, welche im Einverständnis mit der Gemeinde Wien geschehen müsste, die Straße von der Unternehmung nicht in jenen Stand versetzt wird, wie dies § 36 vorschreibt, oder wenn die Unternehmung in Concurs verfällt, ferner wenn der Betrieb, ausgenommen infolge von vis major, durch drei Tage in einem Monate ohne Genehmigung der Gemeinde eingestellt oder wenn die Unternehmung zur endgiltigen Einstellung des Betriebes aus welchem Grunde immer verhalten wird, ferner wenn sie binnen zwei Jahren vom Tage des Vertragsabschlusses die staatliche Concession nicht erhält oder binnen Jahresfrist nach ertheilter Concession den regelmäßigen Betrieb nicht eröffnet, wenn sie sich mit einer anderen Unternehmung ohne Zustimmung der Gemeinde vereinigt oder die aus der Concession erworbenen Rechte ohne Zustimmung der Gemeinde auf einen Dritten überträgt, wenn solche Vertragsverpflichtungen, für welche nicht eine kürzere Erfüllungsfrist bestimmt ist, trotz dreimaliger mit je acht Tagen Zwischenzeit seitens der Gemeinde erlassener Aufforderungen nicht erfüllt werden, endlich falls die Ergänzung der Caution oder die Zahlung verfallener Abgaben nicht innerhalb vier Wochen erfolgt.

§ 41.

Die Unternehmung hat einen in Wien wohnhaften Bevollmächtigten namhaft zu machen, welcher berechtigt ist, für sie in vollkommen rechtsverbindlicher Weise mit der Gemeinde Wien und deren Organen zu verkehren und berechtigt und verpflichtet ist, von denselben Weisungen und Aufträge entgegenzunehmen und deren Vollzug zu veranlassen.

Die Vollmacht ist bei der Gemeinde Wien zu hinterlegen.

§ 42.

Die Unternehmung zum Baue und Betriebe der im § 1 erwähnten Localbahn muss ihren Sitz in Wien haben und ist daher die Unternehmung verpflichtet, zu diesem Zwecke ihre Firma in Wien, und zwar mit dem Sitze in Wien, handelsgerichtlich registrieren zu lassen.

§ 43.

Unter dem in diesem Vertrage vorkommenden Ausdruck „Wiener Gemeindegebiet" ist in allen Fällen das jeweilige Gemeindegebiet von Wien zu verstehen und erstreckt sich die Giltigkeit der Vertragsbestimmungen im Zweifel auf dasselbe.

§ 44.

Sollte die Verwaltung des im Gemeindegebiete gelegenen Theiles der Kagraner Reichsstraße, beziehungsweise der Kronprinz Rudolfsbrücke an die Gemeinde übergehen, so haben die Bestimmungen dieses Vertrages auch hinsichtlich des Straßenzinses auf diesen Theil der Bahnstrecke sinngemäße Anwendung zu finden.

Die speciell für diese Straßentheile, beziehungsweise Brücke getroffenen technischen Anordnungen werden nach dem Ermessen der Gemeinde in Kraft bleiben.

§ 45.

In Streitigkeiten zwischen der Gemeinde Wien und der Unternehmung, in welchen die erstere als Klägerin auftritt, soll dieselbe berechtigt sein, die Klage bei jenem Gerichte anhängig zu machen, welches competent sein würde, wenn sie die Geklagte wäre.

§ 46.

Die von der Gemeinde Wien ertheilte Zustimmung zur Benützung ihrer Straßengründe für die Anlage und den Betrieb dieser Bahn bleibt auf die Firma Ritschl & Cie. beschränkt.

Die Übertragung auf andere Rechtssubjecte ohne früher ertheilte Zustimmung der Gemeinde Wien kann weder durch ein Rechtsgeschäft unter Lebenden, noch im Wege der Execution stattfinden.

§ 47.

Die Contrahenten verzichten gegenseitig auf die Bestreitung dieses Vertrages aus dem Titel der Verletzung über die Hälfte.

§ 48.

Von diesem Vertrage wurde ein Exemplar ausgefertigt und von der Gemeinde Wien zurückbehalten.

Der Unternehmung wird auf Verlangen und auf ihre Kosten eine vidimierte Abschrift hievon ausgefertigt.

Urkund dessen die nachstehenden Fertigungen:

Wien, den 1893.

* * *

Der Bürgermeister wird ersucht, dahin zu wirken, daß die Kopfstation auf den Praterstern verlegt werde.

Bürgermeister: Die öffentliche Sitzung ist geschlossen, es folgt eine vertrauliche.

(Schluss der öffentlichen Sitzung 7 Uhr.)

Beschluss-Protokoll

der **vertraulichen** Sitzung des Gemeinderathes der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vom **19. September 1893.**

Vorsitz: **1. Vice-Bürgermeister Dr. Richter.**

1. Gem.-Rath Witzelsberger beantragt die Verleihung der goldenen Salvator-Medaille an Johann Schmidt, Obmann-Stellvertreter des Armenrathes des XVI. Bezirkes. (Angenommen.)

2. Gem.-Rath J. Müller referiert über die Baulinienbestimmung für die Bahnhofstraße in Hütteldorf, XIII. Bezirk, und beantragt unter Hinweis auf den vorliegenden Plan:

Es seien die Baulinien für die Bahnhofstraße in Hütteldorf, XIII. Bezirk, nach den Linien A B C D E F einerseits und G H I K L M andererseits bei einer Straßenbreite von 13·27 m zu bestimmen. (Angenommen.)

3. Gem.-Rath Dr. Huber beantragt die Erhöhung der Entlohnung von jährlich 60 fl. auf jährlich 100 fl. für den Organisten an der Kirche in Unter-St. Veit, Richard Kaspar. (Angenommen.)

4. Gem.-Rath Dr. v. Billing beantragt, den provisorischen neun Mahnboten Josef Wagner, Wilhelm Dücke, Anton Czeczek, Julius Seuß, Maximilian Debitzka, Josef Hochedlinger, Wilhelm Kaszalay, Josef Pelz und Anton Matouschek auf die Dauer ihrer Verwendung anstatt des bisherigen Taggeldes per 1 fl. 5 kr. ein solches von 1 fl. 50 kr. vom 1. März 1893 an anzuweisen und auf die Dauer der Dienstleistung dieser Individuen die entsprechende Anzahl von Mahnbotenstellen in der II. Bezugsclasse der städtischen Diener unbesetzt zu lassen. (Angenommen.)

5. Derselbe beantragt die Gewährung einer Gnadengabe für eine Feuerwehrmanns-Witwe und eine solche für eine Gemeindebeamtens-Witwe. (Angenommen.)

6. Derselbe beantragt den Fortbezug von zwei Gnadengaben und eine gnadenweise Gewährung eines Erziehungsbeitrages.

7. Derselbe beantragt die Pensionierung des Steuerexecutions-Officialen Benedict Leitner. (Angenommen.)

8. Derselbe beantragt die Pensionierung des in der n.-ö. Landesirrenanstalt internierten Amtsdieners J. W., respective die Gewährung eines Gnaden-Erziehungsbeitrages für dessen beide Kinder. (Angenommen.)

9. Gem.-Rath Dr. Vogler beantragt den Fortbezug des Erziehungsbeitrages für eine Bürgerschullehrerswaise. (Angenommen.)

10. Derselbe beantragt die Verleihung der großen goldenen Salvator-Medaille an den gewesenen Armenrath Josef Schadek. (Angenommen.)

11. Derselbe beantragt die Verleihung der goldenen Salvator-Medaille an den Armenrath Franz Bachinger. (Angenommen.)

12. Derselbe beantragt die Verleihung der goldenen Salvator-Medaille an den Armenrath Johann Rosek. (Angenommen.)

13. Gem.-Rath Dr. Hackenberg beantragt die Verleihung des taxfreien Bürgerrechtes an den Magistratsrath Franz Chwalowsky anlässlich seiner Pensionierung. (Angenommen.)

14. Gem.-Rath Dr. Lederer beantragt den Fortbezug von Gnadengaben für zwei Lehrerswitwen. (Angenommen.)

15. Derselbe beantragt die Pensionierung des Steuerexecutions-Officialen Franz Lehmann. (Angenommen.)

(Schluss der Sitzung.)

Stadtrath.

Sitzungen des Stadtrathes.

Dienstag, den 26. September 1893.
Mittwoch, den 27. September 1893.
Donnerstag, den 28. September 1893.
Freitag, den 29. September 1893.

Bericht

über die Stadtraths-Sitzung vom **13. September 1893.**

Vorsitzende: Bürgermeister Dr. Prix.
2. Vice-Bürgermeister Dr. Grübl.

Anwesende:

Dr. v. Billing,	Müller,
Boschan,	Noske,
v. Götz,	Rückauf,
Dr. Huber,	Schlechter,
Kreindl,	Schneiderhan,
Dr. Lederer,	Dr. Stenzl,
Matthies,	Vaugoin,
Matzenauer,	Dr. Vogler,
Meißl,	Wurm.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter.

Beurlaubt: St.-R. Dr. Lueger, v. Neumann, Witzelsberger.
Entschuldigt: St.-R. Dr. Hackenberg.
Experten: Magistrats-Vicedirector Tachau, Baurath Clauser.
Schriftführer: Magistrats-Concipist Dr. Weiser.

Vice-Bürgermeister Dr. Grübl eröffnet die Sitzung.

(6437.) **St.-R. Boschan** referiert über das Offertverhandlungs-Ergebnis wegen Vergebung der Möbeltischler- und Schriftgießerarbeiten für den Bau eines Amtshauses in Ober-Döbling im XIX. Bezirke und beantragt:

1. Die Möbeltischlerarbeiten der Firma Andreas Oltmanns, VI., Ägydigasse 6, mit einem Nachlasse von 8 Percent, und

2. die Schriftgießerarbeiten der Firma Mich. Winkler & Sohn, XV., Michaelergasse 17, mit einem Nachlasse von 30 Percent zu vergeben. (Angenommen.)

(6380.) **Derselbe** referiert über die Anschaffung von acht Rohrbeck'schen Alkohol-Messapparaten um den Betrag von 120 fl. und beantragt die Genehmigung dieser Beschaffung und die Bewilligung eines Zuschusscredites per 120 fl. zur Ausgabs-Rubrik IX 3. (Angenommen.)

(6346.) **Derselbe** referiert über 31 Ansuchen aus dem IX. Bezirke um Aufnahme in den Wiener Gemeindeverband und beantragt die Verleihung der Zuständigkeit an:

Thor Franz, Chordirector und Musikschul-Inhaber;
Kamleitner Karoline, Wirtschafterin;
Barbieri Domenico, Dr. med., kaiserl. Rath;
Eberant Josef, Hausbesorger;
Pruša Franz sen., Privatier;
Pruša Franz jun., Holz- und Kohlen-Verschleißer;
Jehne Ignaz, Tischlergehilfe und Hausbesorger;
Krempel Elisabeth, Bedienerin;
Habersattler Josef, Hausbesorger;
Mayer Bertha, Private;
Urbach Abraham (Adolf), Fabriksbeamter;
Adam Franz, Schneidergehilfe;
Meindl Franz, Marktvictualienhändler;
Weese Johann, Bureaudiener;
Moser Johann, Taschnergehilfe;
Strak Franz, Spediteuraufleger;
Segali (auch Segalla) Leib (Leo), Handelsagent;
Kříž Anton, k. k. Postamtsdiener;
Ludwig Marie, Besitzerin eines Hufschmiedgewerbes;
Prochaska Josef, Gemischtwaren-Verschleißer;
Gsöll Marie, Stubenmädchen;
Hintermayr Franz, Vorarbeiter;
Ceh Ferdinand, Portier;
Haidinger Johann, Platzmeister;
Spalek Josef, Kürschnermeister;
Lanzinger Katharina, Zeitungsausträgerin;
Schmutz Johann, Kutscher;
Rößelhuber Engelbert, Stein- und Kupferdrucker;
Stubenrauch Franz, Buchhalter;
Ruberl Arnold, Assecuranzbeamter;
Warchalowski Emil, Secretär der Ersten Wiener Zeitungs-Gesellschaft.

(Angenommen.)

(5646.) **Derselbe** referiert über den Zuschusscredit zur Ausgabs-Rubrik XLIII „Anschaffung von Lernmitteln für arme Schulkinder" pro 1892 und beantragt, beim Gemeinderathe einen Zuschusscredit in der Höhe von 26.698 fl. 78 kr. zu erwirken.

(Angenommen; an die Commission zur Prüfung der Rechnungsabschlüsse pro 1892.)

(6402.) **St.-R. Dr. Huber** referiert über Herstellungen zur Verbesserung der Canalisierung der Kälberhalle und Anbringung von eisernen Stangen an den Säulen zum Anhängen von Rindern und beantragt, die Genehmigung dieser Herstellungen und Bewilligung eines Zuschusscredites in der Höhe des Erfordernisses von 8539 fl. 28 kr. zur Rubrik XXVIII 2 b.

(Bei diesem Referate fungierte Baurath Clauser als Experte.)

(Angenommen; an den Gemeinderath.)

(6461.) **St.-R. Matzenauer** referiert über das Ansuchen des Barnabiten-Collegiums zu St. Michael um Herstellung eines Asphaltpflasters auf der Fläche zwischen dem asphaltierten Trottoir und der Flucht der Michaelerkirche, beziehungsweise dem Hause Nr. 6 Michaelerplatz und beantragt, das Anerbieten des genannten Collegiums, für die Asphaltierung dieser Fläche im Zuge der Regulierungsarbeiten am Michaelerplatze die Kosten aus eigenem zu bestreiten, mit dem ausdrücklichen Vorbehalte anzunehmen, dass hiedurch die gegenwärtigen Eigenthumsverhältnisse hinsichtlich des ganzen Trottoirgrundes vor der Michaelerkirche, beziehungsweise dem Hause Or.-Nr. 6, welcher grundbücherlich einen Bestandtheil der dem öffentlichen Gute inneliegenden Cat.-Parc. 1667 bildet, in keiner wie immer gearteten Weise berührt werden und die der Gemeinde Wien erwachsenden Kosten per 277 fl. 38 kr. derselben nach erfolgter Collaudierung der Arbeiten rückzuvergüten sind. (Angenommen.)

(6333.) **Derselbe** referiert über das Ansuchen des Leopold Sailer um käufliche Überlassung des Bürgerspitalgrundes Cat.-Parc. 801 in Simmering und beantragt die Wahl eines Comités behufs Verhandlungen mit dem Gesuchsteller. (Angenommen.)

(6280.) **Derselbe** referiert über die vom Forstmeister Hackenberg angeordneten Holzfällungen auf dem Pachtgrunde der Anna Linzbauer, Hochramalpe nächst dem St. Marxer Walde bei Gablitz, und beantragt, die gefällten Holzquantitäten per 9 m³ Erlenprügel à 1 fl., 8 m³ Erlenstöcke zu 1 fl. 65 kr. und 2 m³ Buchenprügel à 1 fl. 55 kr., zusammen um 25 fl. 30 kr. der Anna Linzbauer zu überlassen und dem Forstmeister Hackenberg die weiteren Fällungen auf dem Pachtgrunde derselben zu untersagen. (Angenommen.)

(6419.) **St.-R. Müller** referiert über das Project für den Bau einer Schleppbahn von der Donauuferbahn zur Mälzerei der Hütteldorfer Bierbrauerei-Actiengesellschaft nächst dem Quaibahnhofe im Prater und beantragt, vom Standpunkte der Straßenbenützung dem vorliegenden Projecte für die Herstellung einer im Kilometer 7·8 der Eisenbahnlinie Nussdorf—Kaiser-Ebersdorf (Donauuferbahn) abzweigenden und den Handelsquai traversierenden Schleppbahn zu der von der Hütteldorfer Bierbrauerei-Actiengesellschaft auf Baugruppe XXXVII der Donauregulierungsfondsgründe zu erbauenden Mälzerei unter den im Bauamtsberichte sub 1 bis 11 gestellten Bedingungen die Zustimmung zu ertheilen. (Angenommen.)

(6421.) **Derselbe** referiert über die Abtheilung der Realität Einl.-Z. 1126 in Unter-Meidling, Quellen- und Franzensgasse im XII. Bezirke, und beantragt, die Ertheilung des Bauconsenses für die Baustelle Einl.-Z. 1242 nur davon abhängig zu machen, dass vorher wenigstens die lastenfreie Abschreibung und Niveauherstellung, sowie die Übergabe bezüglich desjenigen Grundes erfolge, welcher für die Eröffnung der Quellengasse in der halben Straßenbreite von den Baustellen I, II, III (also zwischen der Dammstraße und Franzensgasse) erforderlich ist.

Den Eigenthümern der übrigen Baustellen, sowie dem Eigenthümer des Straßengrundes werde zur Durchführung der grundbücherlichen lastenfreien Abschreibung des Straßengrundes und Eintragung in das öffentliche Gut der Gemeinde Wien, sowie zur Niveauherstellung der Auftrag auf Grund des Parcellierungs-Consenses und der Bestimmung des § 14 der Bauordnung für Niederösterreich mit dem Beisatze ertheilt, dass vor Durchführung dieses Auftrages eine Baubewilligung in keinem Falle ertheilt werden würde.

St.-R. Wurm beantragt, dass vorerst die gesammten, nach dem Parcellierungsplane und der dazu gehörigen Tabelle zur Straße entfallenden Grundflächen grundbücherlich lastenfrei abgeschrieben, als Straßengrund der Gemeinde Wien in das Verzeichnis für das öffentliche Gut eingetragen und unentgeltlich und im richtigen Niveau an die Gemeinde Wien übergeben werden, demnach vordem kein Bauconsens auch nicht für die Baustelle ausgefertigt werde.

St.-R. Matzenauer stellt zu letzterem Antrage den Zusatz-Antrag, von dem Vorgehen des Grundbuchsgerichtes bei der in Rede stehenden Parcellierung dem Oberlandesgerichte Mittheilung zu machen, damit auf diese Weise in Hinkunft ähnliche Vorkommnisse vermieden werden.

Anträge der St.-R. Wurm und Matzenauer angenommen.

(Bürgermeister Dr. Prix übernimmt den Vorsitz.)

(5095.) **Vice-Bürgermeister Dr. Grübl** referiert über die Besetzung erledigter Beamtenstellen im Conscriptionsamte.

Es werden ernannt:

zu Adjuncten in der IX. Rangclasse: Bellazi Josef, Krumpel Josef;

zum Official in der X. Rangclasse, I. Kategorie: Wojaczek Josef (letzterer unter Einstellung seiner bisherigen Zulage von 190 fl.);

zu Officialen in der X. Rangclasse, II. Kategorie: Glaser Eduard, Eichberger Josef, Gradwohl Johann;

zu Accessisten in der XI. Rangclasse: Bachmann Leopold, Höller Ludwig, Kamp Max, Fuhrmann Karl, Weindl Max, Wengersky Otto. — Drei Accessistenstellen bleiben derzeit unbesetzt.

(5579.) **Derselbe** referiert über Besetzungen im Conceptstatus. (Magistrats-Vicedirector Tachau fungiert als Experte.)

Es werden ernannt:

zu Magistratsräthen in der VII. Rangclasse: Dr. Franz Sauer, Dr. Ferdinand Seltsam;

zu Magistrats-Secretären in der VIII. Rangclasse: Siegmund Kodiček, Josef Umbauer;

zu Magistrats-Commissären in der IX. Rangclasse: Dr. August Fuhrmann, Johann Bednař;

zu Magistrats-Concipisten in der X. Rangclasse, I. Kategorie: Dr. Alfred Höfer, Karl Vornwald, Dr. Victor Winkler, Dr. Rudolf Bibl (eine Stelle bleibt derzeit unbesetzt);

zu Magistrats-Concipisten in der X. Rangclasse, II. Kategorie: Karl Otto Frischauf, Ernst Jockl, Wilhelm Wimmerer, Adalbert Petzold, Dr. Emil Heller (eine Stelle bleibt derzeit unbesetzt).

(6209.) St.-R. Kreindl referiert über fünf Ansuchen aus dem XVIII. Bezirke um Aufnahme in den Wiener Gemeindeverband und beantragt:

a) die Verleihung der Zuständigkeit an:

Lorenz August, Maurergehilfe;

Friedl Antonie Francisca, Private;

Grüger Maurus, Aushilfsträger im k. k. Versatzamte;

Zernpfenig Matthias, Aufseher im Währinger Ortsfriedhofe;

b) die Zusicherung der Aufnahme an

Schwaab Lorenz, Bureauchef. (Angenommen.)

Schluss der Sitzung.

Allgemeine Nachrichten.

Approvisionierung.

(Borstenviehmarkt vom 19. September 1893.)

1. Auftrieb

auf dem freien Markte:

Jungschweine	3171	Stück
Fettschweine	8089	„
Summa .	11260	Stück

Angekauft wurden:

für Wien	9120	Stück
für das Land	1480	„
unverkauft blieben	660	„

2. Preisbewegung:

Jungschweine . . . von 30 bis 41 kr.
Fettschweine . . . . „ 30 „ 38½ „ } per Kg. Lebendgewicht.

Der Geschäftsverkehr war bei dem starken Auftriebe flau und haben die Preise aller Gattungen 1 bis 2 kr. per Kilogramm eingebüßt.

* * *

(Pferdemarkt vom 19. September 1893.)

Zum Verkaufe wurden gebracht: 328 Pferde.

Preis: für Gebrauchspferde . . . . . 90—310 fl. per Stück.
„ Schlachtpferde . . . . . 33— 60 „ „ „

Der Markt war lebhaft.

* * *

(Stechviehmarkt vom 21. September 1893.)

1. Auftrieb:

Kälber Waidner 1057, Kälber lebend 2507, Lämmer Waidner 6, Lämmer lebend 57, Schafe Waidner 718, Schafe lebend 8466.

2. Preisbewegung:

Kälber Waidner per Kg.	von	28 bis 50 (54)	kr.
Kälber lebend . „ „	„	22 „ 46 (48)	„
Lämmer Waidner „ Paar	von	6 bis 8	fl.
Lämmer lebend . „ „ „	„	10 „ 13	„
Schafe Waidner „ Kg.	von	22 bis 42 (44)	kr.
Schafe lebend . „ Paar .	von	6 bis 20	fl.
Schafe lebend . „ Kg.	von	18 bis 36	kr.

Auf dem Jungviehmarkte wurden um 95 Stück Kälber weniger zugeführt. Die Nachfrage entsprach beiweitem nicht den starken Zufuhren und haben daher die Preise einen Rückgang von 3 bis 4 kr. per Kilogramm erfahren.

Auf dem Schafmarkte wurden um 1340 Stück Schafe mehr aufgetrieben. Die Kauflust war sehr flau und sind die Preise um 1 fl. per Paar, respective um 2 kr. per Kilogramm gefallen.

Auf dem Schlachtviehmarkte wurden am 21. September 1893 21 Stück Mast-, 50 Stück Weide- und 148 Stück Beinlvieh aufgetrieben.

Sanitätsangelegenheiten.

Protokoll über die Sitzung der Sanitäts-Commission vom 9. September 1893.

Vorsitzender: Bürgermeister Dr. Joh. Nep. Prix.

Entschuldigt die Commissionsmitglieder Herren: Dr. Kühn, Dr. Lueger, Seidler und Ulrich.

Der Vorsitzende begrüßt die Versammlung und theilt mit, dass die Sanitäts-Commission deshalb einberufen werden musste, weil zwei Cholerafälle in Wien constatiert worden sind; es sei aber hieran keine Befürchtung zu knüpfen, da der Gesundheitszustand in Wien ein sehr günstiger sei und zu keinerlei Besorgnissen Anlass gebe.

Stadtphysicus Dr. Kammerer berichtet über den Gesundheitszustand in Wien und bemerkt, das der Krankenstand in sämmtlichen 19 Bezirken ein sehr niederer sei und können die Gesundheitsverhältnisse als sehr günstige bezeichnet werden; insbesondere treten

auch die Magen- und Darmerkrankungen in weit milderer Form wie in früheren Jahren auf und sind an Zahl geringer.

Weiters bemerkt derselbe, dass die Fälle von Anzeigen über choleraverdächtige Erkrankungen trotz Verschärfung der Anzeigepflicht in der Zeit vom 20. Juli bis 7. September d. J. 61 betrugen gegen 85 in derselben Zeit des Vorjahres. Es kamen zehn cholera-verdächtige Todesfälle zur Obduction und wurde in zwei Fällen (Eggenfellner und Mertl) cholera asiatica constatiert.

Dieser Bericht wird mit voller Befriedigung zur Kenntnis genommen. Der Vorsitzende bemerkt hierauf, dass daraus ersehen werden kann, mit welcher minutiösen Genauigkeit zuwerke gegangen wird, und betont, dass die Einschleppung der Krankheit durch Mertl unter Umständen erfolgte, welche wohl Bedenken erregen. Der in Wien bereits krank eingelangte Patient war schon von der Krankheit befallen, als er in Maros-Szigeth die Bahn bestieg.

Stadtphysicus Dr. Kammerer gibt auf Grund der über diesen Krankheitsfall gepflogenen Erhebungen die einzelnen Details der Krankengeschichte bekannt.

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass die Conducteure die Einschleppung der Cholera nicht verhindern können, und es sei deshalb nothwendig, neuerdings an das hohe k. k. Ministerium des Innern die dringende Bitte zu richten, dass die Kosten für Begleitärzte bei Fernzügen flüssig gemacht und so rasch als möglich mit der Einführung der Begleitärzte vorgegangen werde; hiezu bemerkt Dr. Lerch, dass die Einführung der Begleitärzte auch auf Dampfschiffe auszudehnen sei.

Es wird einstimmig beschlossen:

Die Sanitäts-Commission richtet an das hohe k. k. Ministerium des Innern neuerlich die dringende Bitte, so rasch als möglich mit der Einführung von Begleitärzten für Fernzüge und Dampfschiffe vorzugehen.

Weiters bemerkt der Vorsitzende, dass der Magistrat die umfassendsten Vorbeugungsmaßregeln ergriffen, dass die Polizei-, Hof- und Militärbehörden in der freundschaftlichsten Weise zusammenwirken, dass sich in den einzelnen Bezirken Bezirks-Sanitäts-Commissionen gebildet und die Bezirksausschüsse sich mit lobenswertem Eifer gewissenhaft mit den sanitären Untersuchungen befassen. Seit Ende Juli haben 14.000 Revisionen stattgefunden, und es muss mit Befriedigung constatiert werden, dass sich wenige Anstände (1250) ergeben haben, wovon bereits 550 beseitigt sind; daraus ergibt sich, dass die Bevölkerung mit gesundem Sinne im Interesse des Gemeinwohles mitwirkt an der Beseitigung der Gefahr. Bezüglich der nächtlichen Revisionen sind ebenfalls die nöthigen Einleitungen bereits getroffen.

Ober-Stabsarzt Dr. Chlubna berichtet, dass die sanitären Verhältnisse der Wiener Garnison erfreuliche seien, dass der normale Krankenstand minimal (am 5. September d. J. 26 Erkrankungen bei einem Stande von 23.000 Mann), dass fortwährend sanitäre Revisionen stattfinden und die Übelstände sofort abgestellt werden.

Magistratsrath Lekisch erstattet sohin einen kurzen Bericht über die sanitären Vorkehrungen im Hochquellengebiete und gibt weiters bekannt, dass 3 Säle, 21 Zimmer und 11 Cabinette zusammen ausreichend für 236 Personen zur Verfügung stehen für den Fall, als Isolierungen bei Eintritt eines Cholera-Erkrankungsfalles vorgenommen werden müssten. Der Krankentransport ist organisiert und ebenso der Permanenzdienst im II. und XIV. Bezirke. Weiters hat die Freiwillige Rettungs-Gesellschaft einzelne Stationen eingerichtet und die österreichische Gesellschaft vom Rothen Kreuze gleichwie im Vorjahre die Zusicherung gegeben, dass sie im Bedarfsfalle 20 Transportwagen zur Verfügung stellt. Für die Aufnahme von Cholerakranken ist in erster Linie das Kaiser Franz Josef-Spital, weiters das communale Epidemie-Spital an der Triesterstraße, ferner ein Theil des Wilhelminen-Spitales und im Falle der Noth das Spital in Zwischenbrücken für den II. Bezirk und sind in diesen Spitälern 1492 Betten sichergestellt. Für den Kranken-Transport besitzt die Gemeinde 67 Träger, 9 Einspännerwagen, 26 Zweispänner, zusammen 35 Wagen; speciell für den Transport von Cholerakranken 34 Träger, ferner 3 einspännige und 16 zweispännige Wagen. Die Freiwillige Rettungs-Gesellschaft hat für den Cholerakranken-Transport 17 Individuen, 2 Baracken, 11 einspännige und 4 zweispännige Wagen, zusammen 15 Wagen, die Gesellschaft vom Rothen Kreuze 20 Wagen, daher im ganzen 54 Wagen.

Der Schriftführer: Hans Pfeiffer m. p.

Der Vorsitzende: Dr. Prix m. p.

Baubewegung.

(Die in Klammern eingestellten Zahlen sind die Geschäftsnummern der Actenstücke im Baudepartement des Magistrates für den I. bis IX. Bezirk. — Für den X. bis XIX. Bezirk bedeuten die eingeklammerten Zahlen die Geschäftsnummern der betreffenden magistratischen Bezirksämter.)

Gesuche um Baubewilligungen wurden überreicht:

vom 18. September bis 21. September 1893:

Für Neubauten:

IX. Bezirk: Haus, Höfergasse 5, Grundb.-Einl. 286, von Anna Klöpfer Bauführer Al. Schumacher (6845).

" " Haus, Höfergasse 3, Grundb.-Einl. 286, von Anna Klöpfer, Bauführer Al. Schumacher (6846).

XIII. Bezirk: Einstöckiger Neubau, Parcelle 240/41, Einl.-Z. 328, Hietzing, (Neue Welt), Lainzer- und St. Veiterstraße, von Therese Bauer, Bauführer G. Berger (24204).

XVI. Bezirk: Villa, Ottakring, Cat.-Parc. 340/14, Ried Winterleiten, Grundb.-Einl. 2826, von Karl und Karoline Maurer, Bauführer Georg Kowarik (38942).

Für Zubauten:

II. Bezirk: Brigittaplatz 1, von Max Landau, Bauführer Dehm & Olbricht (6897).

XIII. Bezirk: Schupfe, Speising, Hauptstraße 21, von Josef Pantlitschko, Bauführer derselbe (24203).

" " Pferdestall, Ober-St. Veit, Anhofstraße 47, von Barbara Kümmerle, Bauführer ? (24850/25090).

" " Seitentract, Speising, Hauptstraße 48, von Jos. Weinrother, Bauführer Kröpfl (24854).

" " Schupfen, Abort, Senkgrube, Baumgarten, Hütteldorferstraße 71, von Georg Herberth, Bauführer Alber (24880).

" " Glashaus, Hietzing, Anhofstraße 14, von Emil Rodek, Bauführer Wenzwo (25090).

XVI. Bezirk: Ottakring, Wilhelminenstraße 113, von Jakob und Francisca Stindl, Bauführer Martin Vogler (38946).

" " Ottakring, Leopoldigasse 22, von Ignaz und Jakob Kuffner, Bauführer Antonin Zagórski (38945).

" " Ottakring, Friedmannsgasse 46, von Josef Sittig, Bauführer Franz Bock (38954).

" " Neulerchenfeld, Hauptstraße 21, von Armand und Marie Spetter, Bauführer Franz Bock (39108).

XVII. Bezirk: Tanzsalon und Abortanlage, Dornbach, Hauptstraße 131, von Adele Henke, Bauführer H. und F. Glaser (31016).

XVIII. Bezirk: Herstellung eines Seitentractes (Pferdestall), Währing, Wienerstraße 62, von Karl Andres, Bauführer Alexander Jungwirth (27918).

Für Adaptierungen:

I. Bezirk: Opernring 19, von Eduard Lanner, Bauführer Chr. Binder (6902).

IV. Bezirk: Wiedener Hauptstraße 55, von Michael Bernhofer, Bauführer C. Rieß (6889).
VII. Bezirk: Kandlgasse 6, von Karl Rathner, Bauführer ? (6867).
VIII. Bezirk: Langegasse 23, von Auguste Friedinger, Bauführer F. Kubacsek (6862).
IX. Bezirk: Universitätsstraße 12, von Ferd. Dehm und F. Olbricht, Baumeister (6841).
" " Servitengasse 11, von Gräfin Ludovika Dubsky, Bauführer E. Schweinburg (6887).
X. Bezirk: Hansengasse 3, von Stephan Wrany, Bauführer Lorenz Wetsch (29691).
" " Jagdgasse 39, Ecke der Rothehofgasse 30, von Josef Zeitlinger, Bauführer ? (29701).
XIII. Bezirk: Breitensee, Kirchengasse 15, von Josef Laser, Bauführer Ludwig Zatzka (24314).
" " Breitensee, Rudolfstraße 12, von Johann Reichhuber, Bauführer Ludwig Zatzka (24315).
XVI. Bezirk: Ottakring, Wurlitzergasse 46, von Hermann Popp, Bauführer Franz Bock (38953).
" " Ottakring, Hauptstraße 156, von Moriz Schöngut, Bauführer Franz Roth (38989).
XVIII. Bezirk: Gersthof, Scheidlstraße 50, von Hugo Carmine, Bauführer ? (27694).
" " Währing, Mitterberggasse 15, von Bonifacius Ritt v. Riedl, Bauführer ? (27919).

Für diverse (geringere) Bauten:

II. Bezirk: Rohrcanal, Karmelitergasse 9, von Heinz Gerl, Baumeister (6849).
XI. Bezirk: Abort und Senkgrube, Kaiser-Ebersdorf, Schwechaterstraße, Conscr.-Nr. 118, von Franz und Barbara Bruckmoser, Bauführer Anton Heindl, Baumeister (13187).
XII. Bezirk: Hofmauer-Erhöhung, Unter-Meidling, Hauptstraße 74, von Laufer & Sohn, Bauführer Friedrich Sonnenburg (26552).
XIII. Bezirk: Hauscanal, Penzing, Hauptgasse 53, von Therese Neßler, Bauführer Stättermeyer (24733).
" " Hauscanal, Penzing, Maiergasse 5, von Heinrich Edler v. Vogel, Bauführer Stättermeyer (24724).
" " Hauscanal, Penzing, Schulgasse 5, von Joh. Feilhaber, Bauführer Stättermeyer (24725).
" " Hauscanal, Penzing, Pfarrgasse 5, von Moriz Komrovsky, Bauführer Stättermeyer (24726).
" " Hauscanal, Penzing, Pfarrgasse 3, von Ursula Kunert, Bauführer Stättermeyer (24727).
" " Hauscanal, Penzing, Maiergasse 3, von Henriette Scherer, Bauführer Stättermeyer (24755).
XVI. Bezirk: Canal, Neulerchenfeld, Hasnerstraße 30, von Franz Lorenz, Bauführer A. Sikora (38949).
XVII. Bezirk: Mauer und Planke, Dornbach, Winklergasse 9, von Rosa Mayßen, Bauführer Fr. Nowaček (30915).
XVIII. Bezirk: Auswechslung einer Deckenconstruction, Währing, Wienerstraße 9, von Josef Stastnik, Bauführer Jos. Baldia (27443).
XIX. Bezirk: Treibhaus, Ober-Döbling, Nussdorferstraße 33, von J. Römer & Sohn, Bauführer Franz Feigl (16602).

Stockwerks-Aufsetzungen:

XVIII. Bezirk: Aufsetzung zweier Stockwerke und Werkstättenzubau, Währing, Anastasius Grüngasse 30, von Emil Pollak, Bauführer Adolf Wengritzky (27690).

Gesuche um Parcellierung wurden überreicht:

II. Bezirk: Eberlgasse 4, Grundb.-Einl. 3497, von Michael Stirling (6852).
" " Eberlgasse 6, Grundb.-Einl. 2488, von Michael Stirling (6853).
" " Streffleurgasse, Grundb.-Einl. 2005, von Josef Falkotzy (6854).
XII. Bezirk: Unter-Meidling, Grundb.-Einl. 44, von der Wiener Baugesellschaft noe. Freiin v. Sommaruga (6840).

Gesuche um Bekanntgabe der Baulinie wurden überreicht:

X. Bezirk: Alxingergasse 42, von Julius und Marie Schmidt (29796).
XI. Bezirk: Magazin, Simmering, Geiselberg, Einl.-Z. 386, Conscr.-Nr. 404, von der Direction der I. österr. Jutespinnerei und -Weberei (13181).
XIII. Bezirk: Lainz, Ober-St. Veiterstraße, von Ludwig R. v. Becker (6848).
XVII. Bezirk: Dornbach, Ecke der Kainz- und Schwarzenbergstraße, von Franz Schuster (30916).
XIX. Bezirk: Baugrund, Einl.-Z. 553, Conscr.-Nr. 161, Or.-Nr. 33, Parc. 33 und 34, Nussdorferlände, von Gustav Hönig (16633).

Gewerbeanmeldungen vom 14. September 1893.

(Fortsetzung.)

Czech Theresia — Verschleiß von Obst und Grünzeug im Umherziehen — XVIII., Währing, Schulgasse 73.
Bartos Anna — Papier-, Schreib- und Zeichenrequisiten-Verschleiß — V., Fockygasse 25.
Englert Josefa — Pfaidlerin — I., Giselastraße 1.
Quetsch Henriette — Pfaidlerin — II., Wintergasse 17.
Pauer Marie — Privatlehranstalt für Maßnehmen, Schnittzeichnen und Kleidermachen — XVIII., Währing, Gürtel 53.
Picher Josef — Rauchfangkehrer — V., Gartengasse 17.
Hubel Karl — Schuhmacher — IV., Trappelgasse 4.
Wesely Franz — Schuhmacher — IV., Louisengasse 23.
Jiru Johann — Tischlergewerbe — IX., Schubertgasse 15.
Kohl Johann — Tischlergewerbe — XIII., Schmiedgasse 23.
Schenk Marie — Tischlergewerbe — VII., Neubaugasse 44.
Wilhelm Anna — Tischlergewerbe — III., Reisnerstraße 7.
Benischko Josef — Verschleiß von Schulbüchern, Gebetbüchern, Kalendern und Heiligenbildern — XIII., Unter-St. Veit, Kirchengasse 21.
Hesse Elisabeth — Verschleiß von Schul-, Gebetbüchern und Kalendern — IV., Preßgasse 23.
Höllinger Friederike — Verschleiß von Schul-, Gebetbüchern und Heiligenbildern — III., Ungargasse 33.
Halbwidl Katharina — Verschleiß von Milch-, Milchproducten, Gebäck und Canditen — IX., Fechtergasse 17.
Dückelmann Eduard — Verkauf von Stoffen, Kurzwaren und Regenschirmen — XVIII., Währing, Kreuzgasse 50.
Merth Theresia — Wäscherin — XIII., Baumgarten, Hauptstraße 51.
Mračansky Ernst — Würstel- und Brotverschleiß im Umherziehen — X., Quellengasse 5.

* * *

Gewerbeanmeldungen vom 15. September 1893.

Threir Josef — Ankleiden von Puppen — XIV., Wienflussgasse 4.
Mautner Sigmund — Bank- und Commissionsgeschäft — I., Wipplingerstraße 43.
Platz Karl — Buchdrucker — III., Obere Weißgärberstraße 11.
Sobel Moses — Eier-Export und -Importhandel — XIV., Rudolfsheim, Hollergasse 8.
Weißhappel Elise — Fleischselchergewerbe — VI., Magdalenenstraße 63.
Hauser Michael — Gastwirt — V., Diehlgasse 21.
Deutsch Rosalie — Gastwirtin — III., Dampfschiffstraße 22.
Menzel Albert — Gastwirtsgewerbe (Pachtbetrieb) — II., Engerthstraße 136.
Handl Francisca — Gemischtwaren-Verschleiß — III., Khunngasse 15.
Knopp Johann — Gemischtwaren-Verschleiß — XVI., Neulerchenfeld, Gürtel 42.
Schmidt Margarethe — Gemischtwaren-Verschleiß — XVI., Ottakring, Mildeplatz 2.
Snydr Karl — Gemischtwaren-Verschleiß — I., Wallnerstraße 19.
Svetelsky Rosina — Gemischtwaren-Verschleiß — VII., Westbahnstr. 6.
Daurer Lorenz — Kleinverschleiß von Holz und Kohlen — XIV., Rudolfsheim, Pereiragasse 10.
Kremser Gregor — Kleinhandel mit Brennholz und Kohlen — XVIII., Währing, Gürtelstraße 19.
Gruber Johann — Kleinhandel mit Brennholz, Kohlen und Coaks — XV., Verlängerte Kandlgasse 3.
Weßely Wenzel — Herrenkleidermacher — XVI., Friedmannsgasse 8.
Grünwald Johanna — Kostgeberin — VII., Andreasgasse 4.
Seyff Karl — Krägen- und Manschetten-Erzeugung — XVII., Hernals, Hauptstraße 11.
Müller Adolf — Ledergalanteriewaren-Erzeugung — VII., Halbgasse 17.
Weidlich Johann — Ledergalanteriewaren-Erzeugung — VII., Bernardgasse 8.
Mikes Rosalia — Milchverschleiß — III., Schimmelgasse 23.
Krizˇ Pauline — Milch- und Gebäckverschleiß — VII., Hermanngasse 30.
Hirschler Jakob — Verschleiß von Papier, Schul-, Schreib- und Zeichnenrequisiten — I., Rennagasse 17.
Schacherl Anton — Personalapothekergewerbe — IX., Rothe Löweng. 1.
Wolff Wilhelm — Verschleiß von Pöttschinger Sauerbrunn — VI., Webgasse 11.
Bačkovsky Ferdinand — Schuhmacher — XV., Fünfhaus, Zinkgasse 10.
Baron Bernhard — Schuhmacher — V., Grohgasse 3.
Wrzal Francisca — Siebmachergewerbe — XIII., Lainz, Hauptstr. 46.
Kraus Amalia — Sonnen- und Regenschirm-Erzeugung — XVII., Hernals, Annagasse 5.
Korbuly Franz Josef — Spielwaren-Erzeugung — VII., Stiftgasse 10.
Zawadil Franz — Stadtträger — III., Krieglergasse 5.
Schweiger Eduard — Steindrucker — III., Obere Weißgärberstraße 11.
Rosenzweig Johanna — Thee-, Rum- und Spirituosen-Verschleiß — I., Salzgries 17.
Heßek Helene — Victualien-Verschleiß — VI., Laimgrubengasse 9.
Szekacs Johann — Victualienhandel im Umherziehen — V., Mittersteig 12.

Sommer Max — Marktvictualienhandel — IV., Obstmarkt.
Wicht Ferdinand — Marktvictualienhandel — XV., Schönbrunnerstraße.
Müller Josefa — Wagenlackierergewerbe — XVII., Hernals, Hauptstr. 85.
Watzek Marie — Zeitungs-Verschleiß — III., Rennweg 1.

* * *

Gewerbeanmeldungen vom 16. September 1893.

Fuchs Leopold — Architekt — III., Radetzkystraße 3.
Wünsch Katharina — Bauunternehmung — III., Khunngasse 10.
Theil Paul — Borstenviehhandel — III., St. Marxer Viehmarkt.
Schmaus Matthias — Feilbieten von Obst im Umherziehen in Wien — Klosterneuburg, Stadtplatz 2.
Bangerl Johanna — Fiakergewerbe (Pächterin) — III., Paulusgasse 6.
Zelina Marie — Flaschenbier-Verschleiß — XIV., Sechshaus, Rauchfangkehrergasse 23.
Görlich Karl — Gelbgießer — X., Muhrengasse 11.
Chamajdes Süssie — Gemischtwaren-Verschleiß — II., Kunzgasse 5.
Freund Hermann — Gemischtwaren-Verschleiß — XVII., Hernals, Ottakringerstraße 20.
Ornstein Rosalia — Gemischtwaren-Verschleiß — XVI., Ottakring, Reinhartsgasse 29.
Ralbovszky Helene — Gemischtwaren-Verschleiß — XI., Simmering, Mühlgasse 8.
Rosenberg Sidonie — Gemischtwaren-Verschleiß — II., Rembrandtstr. 36.
Seiboth Konrad — Industriemaler — V., Krongasse 4.
Blau Henriette — Maschinstrickerei — II., Obere Augartenstraße 64.
Kohn Rosalia — Maschinstickerei — V., Grüngasse 27.
Menzel Marie — Milchhandel — X., Leebgasse 23.
Negrini Marie — Milch-Verschleiß — III., Stammgasse 6.
Pechotsch Marie — Milch-Verschleiß — XIV., Rudolfsheim, Arnsteingasse 16 a.
Horak Francisca — Milch- und Gebäck-Verschleiß — V., Wolfgangasse 40.
Goldner Samuel — Musiker — II., Kleine Schiffgasse 8.
Liegenfeld Johanna — Papier-, Schreib- und Zeichenrequisiten-Verschleiß — V., Steinbauergasse 21.
Horn Sophie — Pfaidlerin — II., Rothensterngasse 16.
Prechler Marie — Pfaidlerin — X., Keplerplatz 8.
Fiala Franz — Porzellanmaler — V., Pilgramgasse 20.
Deller Otto — Preßhefehandel — II., Rembrandtstraße 34.
Löwy Moriz — Handel mit chemischen Producten — II., Untere Donaustraße 25.
Prokſch Anton — Tischler — XI., Simmering, Dorfgasse 84.
Butschetty Ferdinand — Veranstaltung von Gesang- und Musikproductionen in Niederösterreich — V., Untere Bräuhausgasse 66.
Pateisky Franz — Victualienhandel — XVI., Ottakring, Eisnerstraße 14.
Brefits Theresia — Marktvictualienhandel — XI., Simmering, Marktplatz.
Alt Elisabeth — Wäscheputzerin — II., Rembrandtstraße 31.

* * *

Gewerbeanmeldungen vom 18. September 1893.

Gebhard Johann — Bäcker — XII., Unter-Meidling, Rosaliagasse 3.
Schmidt Antonia — Bäckergewerbe — VI., Webgasse 6.
Witasek Adalbert — Baumeister — XIII., Hietzing, Altgasse 5.
Glaser Samuel — Bauholzhandel — Wiener Bahnhöfe, II., Praterstraße 23.
Slama Franz — Bimsstein-Erzeugung — XVII., Dornbach, Schwarzenberggasse 342.
Bilauschek Johann — Buchbinder — VI., Ufergasse 2.
Kampas Eduard — Drechsler — XIV., Rudolfsheim, Goldschlagstr. 37.
Zimmer Emil — Erzeugung emaillierter Flachartikel — XII., Schönbrunner Hauptstraße 46.
Bogović Georg — Friseur und Rasenr — VII., Burggasse 2.
Zöhrer Eduard — Gastwirt — IV., Schleifmühlgasse 16.
Freudenreich Rupert — Gemischtwarenhandel — V., Hundsthurmerstraße 51.

(Das Weitere folgt.)

Inhalt:

Seite
Gemeinderath:
Sitzungen des Gemeinderathes 1807
Stenographischer Bericht über die öffentliche Sitzung des Gemeinderathes vom 19. September 1893.
Inhalt:
Mittheilungen des Vorsitzenden:
1. Beurlaubung der Gem.-Räthe Gaugusch und Marecsch . . 1807
2. Kenntnisnahme des Dankes der Gemeinde Wien für die Anlage des Schönbrunner Vorparkes seitens Sr. Majestät des Kaisers . 1807
3. Theilnahme der Gemeinde Wien an der Enthüllungsfeier des Andreas Hofer-Denkmales 1807
4. Einladung zur Feier des 25jährigen Bestandes des städtischen Pädagogiums 1807
5. Ergebnis der Wahl der Commission zur Prüfung der Rechnungsabschlüsse pro 1892 1807
6. Beantwortung der Interpellation des Gem.-Rathes Djörup, betreffend die Herstellung einer fahrbaren Straßenverbindung zwischen der Kaiser Franz Josefs- und der Jubiläumsbrücke . . 1808
7. Desgleichen jener des Gem.-Rathes Jedlička, betreffend die Vergebung der Canal- und Senkgrubenräumungs-Arbeiten im XVIII. Bezirke 1808
Interpellationen:
8. Gem.-Rath Tomola, betreffend die Nichtbesetzung einer Bürgerschullehrerstelle an der Schule XVII., Kirchengasse 37 . 1808
9. Gem.-Rath Büsch, betreffend eine Sistierung des Schulunterrichtes in der Schule XII., Schönbrunner Hauptstraße 41, bis zur Vollendung der Adaptierungsarbeiten, respective der Austrocknung der Localitäten 1808
10. Gem.-Rath Eigner, betreffend den Bau von Magazins-Gebäuden anläßlich der bevorstehenden Übernahme der Straßenreinigung im XVII. Bezirke in eigene Regie 1809
Anträge:
11. Gem.-Rath Buschan, betreffend eine bessere Beleuchtung jener Straßen, in welchen Erdaushebungen erforderlich sind 1809
12. Gem.-Rath Trambauer, betreffend die Zufuhr von Hochquellenwasser in jenem Gebietstheile des X. Bezirkes, welcher derzeit noch der Wasserleitung entbehrt 1809
13. Gem.-Rath Scheidl, betreffend die Entfernung der auf den Spiegelgründen des Lerchenfeldergürtels befindlichen verwahrlosten Objecte 1809
14. Gem.-Rath Röhrl, betreffend die Errichtung einer die Bezirkstheile Meidling, Sechshaus, Gumpendorf mit der inneren Stadt verbindenden Tramwaylinie 1809
Referat:
15. Gem.-Rath Dr. Hackenberg, betreffend den Vertrag zwischen der Gemeinde Wien und der Bauunternehmung Ritschl & Cie., betreffend die Bewilligung zur Benützung städtischer Straßen zur Herstellung einer elektrischen Bahn von Wien (Praterstern) nach Kagran 1809
Beschluss-Protokoll der vertraulichen Sitzung des Gemeinderathes vom 19. September 1893.
Inhalt:
1. Gem.-Rath Witzelsberger, betreffend Verleihung der goldenen Salvator-Medaille an Johann Schmidt 1829
2. Gem.-Rath Josef Müller, betreffend Baulinienbestimmung im XIII. Bezirk (Hütteldorf) 1829
3. Gem.-Rath Dr. Huber, betreffend Entlohnungs-Erhöhung für den Kirchenorganisten in Unter-St. Veit 1829
4. Gem.-Rath Dr. v. Billing, betreffend Taggeld-Erhöhung für neun Mahnboten 1829
5. Derselbe, betreffend zwei Gnadengaben 1829
6. Derselbe, betreffend Fortbezug von zwei Gnadengaben . . 1829
7. Derselbe, betreffend Pensionierung des B. Leitner 1829
8. Derselbe, betreffend Pensionierung eines Amtsdieners, respective Gewährung eines Erziehungsbeitrages 1829
9. Gem.-Rath Dr. Vogler, betreffend Erziehungsbeitrag . . . 1829
10. Derselbe, betreffend Verleihung der großen goldenen Salvator-Medaille an Josef Schadek 1829
11. Derselbe, betreffend Verleihung der goldenen Salvator-Medaille an Franz Bachinger 1829
12. Derselbe, betreffend Verleihung der goldenen Salvator-Medaille an Joh. Rosek 1829
13. Gem.-Rath Dr. Hackenberg, betreffend Verleihung des taxfreien Bürgerrechtes an Magistratsrath F. Chwalowsky 1829
14. Gem.-Rath Dr. Lederer, betreffend Fortbezug von Gnadengaben 1829
15. Derselbe, betreffend Pensionierung des F. Lehmann . . 1829
Stadtrath:
Sitzungen des Stadtrathes 1829
Bericht über die Stadtraths-Sitzung vom 13. September 1893 . . . 1829
Allgemeine Nachrichten:
Approvisionierung:
Borstenviehmarkt vom 19. September 1893 1831
Pferdemarkt vom 19. September 1893 1831
Stechviehmarkt vom 21. September 1893 1831
Sanitätsangelegenheiten:
Protokoll über die Sitzung der Sanitäts-Commission vom 9. September 1893 1831
Baubewegung:
Gesuche um Baubewilligungen vom 18. bis 21. September 1893 . . 1832
Gewerbeanmeldungen 1833
Kundmachungen.

Herausgeber: **Die Gemeinde Wien.** — Verantwortlicher Redacteur: **Dr. Friedrich** Edler v. **Radler,** Secretär des Wiener Magistrates.
Papier aus der k. k. priv. **Pittener Papierfabrik.** — **J. B. Wallishausser's** k. u. k. Hof-Buchdruckerei, Wien.

Inseraten-Annahme bei Otto Maaß (Haasenstein & Vogler), Wien, I., Walfischgasse 10.